



Les politiques de mobilité au service de la redynamisation commerciale des nouvelles centralités urbaines

Béatrice Dumas

► To cite this version:

Béatrice Dumas. Les politiques de mobilité au service de la redynamisation commerciale des nouvelles centralités urbaines. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01240108

HAL Id: dumas-01240108

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01240108>

Submitted on 8 Dec 2015

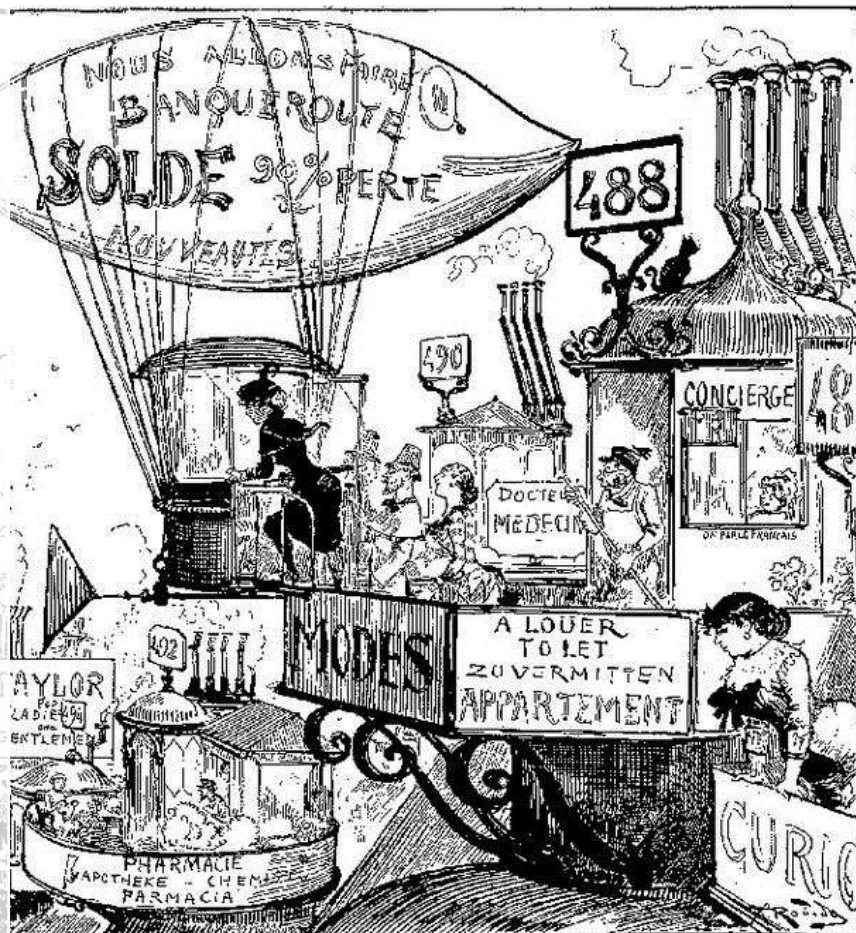
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les politiques de mobilité au service de la
redynamisation commerciale des nouvelles
centralités urbaines

Béatrice DUMAS

Septembre 2015



Directrice de mémoire : Kamila TABAKA
Tutrice entreprise : Stéphanie BERGEROND

Structure d'accueil en contrat de
professionnalisation : AID Observatoire

Université Pierre Mendès France
Institut d'Urbanisme de Grenoble

Master sciences du territoire
Spécialité Urbanisme et Projet Urbain

*Illustration : Albert Robida, Illustration du Roman d'anticipation « Le
vingtième siècle » 1883*

Notice Analytique : Projet de fin d'études

NOM ET PRÉNOM DE L'AUTEUR : Béatrice DUMAS

TITRE DU PROJET DE FIN D'ETUDES : Les politiques de mobilité au service de la redynamisation commerciale des nouvelles centralités urbaines

DATE DE SOUTENANCE : 8 septembre 2015

ORGANISME D'AFFILIATION : Institut d'Urbanisme de Grenoble - Université Pierre Mendès France

Organisme dans lequel l'alternance a été effectuée : AID Observatoire

DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D'ETUDES : Kamila TABAKA

COLLATION :

- NOMBRE DE PAGES : 104
- NOMBRE D'ANNEXES : 5
- NOMBRE DE RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES : 63

MOTS-CLÉS ANALYTIQUES : Commerce, mobilité, transport, déplacement, Centralité urbaine, quartier,

MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES : Toulouse, place des Pradettes

Résumé

Le présent mémoire traite de la redynamisation commerciale des centralités urbaines à travers les politiques de mobilité. De nombreuses études concernant l'impact des zones piétonnes et de la mise en place d'infrastructures de transports sur le commerce, ont vu le jour depuis les années 1970-1980. Ces études se concentrent essentiellement sur l'effet d'une variable sur une autre, en oubliant parfois le contexte urbain, social, économique, dans lequel s'intègre le changement. Au sein de ces études, les centralités de quartiers sont souvent reléguées au second rang, alors que le centre-ville prend lui toute son importance. Ce mémoire pose la question suivante : les mobilités peuvent-elles être moteur de l'attractivité commerciale des nouvelles centralités urbaines de proximité ?

Pour traiter cette question, la première partie définit les notions de commerce, de mobilité et de centralité urbaine en retraçant leur évolution dans le temps. A cela viennent s'ajouter des exemples récents de mise en place de politique de mobilité au sein de différentes villes européennes et leur impact sur la centralité observée. Enfin, la dernière partie apporte des éléments de réponse à travers l'exemple de la place des Pradettes de Toulouse.

Summary

This essay is about the revitalization of commercial activities in urban centralities through politics of mobility. Many studies about the impact of pedestrian area and transportation infrastructures on commerce appeared since the 1970s -1980s. These studies focus on the effect of one variable upon another, sometimes putting aside the urban, social and economic context in which change is operating. Within those studies, smaller central areas are often pushed into the background, while city-center assumes greater significance. This essay rises the following question : Can mobility stimulate commercial activities of new urban district centralities ?

In order to answer this question, the first part defines commerce, mobility and centralities concepts, tracing their evolution across time. Then, it browses exemples of recent politics of mobility experiments in several european cities and their influence on the areas in which they occurred. Finally, the last part suggests some answers with the example of « la place des Pradettes » of Toulouse.

Remerciements

Ce mémoire est le résultat d'un travail de recherche de près d'un an. En préambule, je veux adresser tous mes remerciements aux personnes avec lesquelles j'ai pu échanger et qui m'ont aidé pour la rédaction de ce mémoire.

Pour commencer, je veux adresser mes remerciements à ma directrice de mémoire, Kamila Tabaka, pour sa grande disponibilité et ses encouragements tout au long de la rédaction de ce mémoire, mais aussi pour ses relectures et pour l'apport de références bibliographiques qu'elle a pu m'apporter.

Je remercie également la société AID observatoire et notamment Stéphanie Bergeron pour le temps qu'elle m'a accordée tout au long de cette année afin de me former dans mon nouveau métier, ainsi que pour sa grande disponibilité et son écoute. Je remercie aussi les dirigeants, David Sarrazin et Patrice Billa, pour la confiance qu'ils ont su m'accorder dans les différentes missions réalisées tout au long de cette année et qui m'ont permis d'alimenter ce mémoire. Enfin, je remercie mes collègues qui ont su être disponible afin de m'apporter des éléments de référence et des conseils tout au long de cette année dans la réalisation de mes missions de travail et de mon mémoire.

Je souhaite également adresser mes remerciements à ma sœur Laetitia Dumas, ainsi qu'à Coralie Jeska et à Simon Brescia pour les relectures et les conseils qu'ils m'ont apporté.

Je tiens aussi à remercier les enseignants, les intervenants et les professionnels qui ont pu m'apporter de la matière et des éléments de réflexion lors d'échanges et d'interventions académiques.

Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciements à toute ma famille et à mes amis, qui m'ont accompagné, aidé, soutenu et encouragé tout au long de la réalisation de ce travail de fin d'études.

Présentation

Ce mémoire s'est effectué en parallèle d'un contrat de professionnalisation au sein de l'entreprise AID Observatoire. Après plusieurs années d'études en gestion et en management et quelques années en tant que chef de secteur au sein d'une entreprise d'ameublement et de décoration, j'ai effectué une réorientation professionnelle via l'institut d'urbanisme de Grenoble.

Le sujet de mémoire a été choisi en fonction d'affinités personnelles sur le sujet des transports et en lien avec mon expérience professionnelle, le commerce. De plus, ce sujet reste un sujet d'actualité. En effet, de nombreux articles traitent de l'avenir de la voiture en ville. En ce qui concerne le choix du quartier d'étude, il a été en partie déterminé par un travail de terrain effectué au sein du cabinet AID observatoire, ainsi que par l'intérêt personnel que je porte sur le sujet du commerce de proximité des quartiers de villes.

Le cabinet AID observatoire est un cabinet créé en 1973. Ses compétences sont de l'ordre du conseil et de l'expertise en matière d'urbanisme commercial et d'urbanisme stratégique.

Aujourd'hui le cabinet intervient auprès de la clientèle dans quatre grands domaines de compétences :

- **Consommation et comportements d'achat**
 - étude de flux de consommation des résidents, évaluation des apports touristiques, opinion de la clientèle,
- **Urbanisme commercial**
 - études opérationnelles (FISAC, dynamisation halles & marchés, chartes devantures, restructuration de centres commerciaux, ...)
 - études stratégiques (Documents d'Aménagement Artisanal et Commercial, programmation de pôles marchands)
 - Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
- **Urbanisme stratégique**
 - stratégie foncière
 - Scot
 - projet de territoire
- **Outils d'observation et d'analyse des territoires**
 - observation de l'offre commerciale
 - observation de la consommation
 - outils d'aide à l'implantation commerciale

Sommaire

Introduction	8
CHAPITRE I : Commerce, mobilité, centralité des rapports profondément bouleversés au cours du siècle dernier	10
I. Le commerce : des pratiques, des formats, des localités... en évolution constante.....	11
1. Définitions et historique.....	11
2. Des typologies de commerces qui induisent des formats, des localités et une accessibilité adaptés	13
1. Quel commerce pour quelle centralité : les types d'activités observables dans les centralités urbaines	14
1. La structuration des pôles marchands, quelle clientèle pour quel type de pôle ?	17
2. Le commerce, une affaire de temporalité.....	17
3. Les évolutions réglementaires récentes.....	18
II. Diversification des moyens de transports et accessibilité croissante	21
1. La mobilité, une notion impliquant la notion des usages en matière de transports et de déplacements	21
2. Les innovations technologiques des transports, comme moteur de la mobilité	22
1. Les évolutions réglementaires comme levier du changement	26
2. Les mobilités dans les centralités : La voiture, les TCSP, la marche, le vélo	27
3. Les transports en commun : des impacts sur le commerce difficiles à mesurer	29
III. La centralité, un espace particulier de la mobilité	31
1. Qu'est ce qu'une centralité urbaine au regard du territoire ?.....	31
2. La centralité urbaine : définition et repères historiques.....	33
3. Les nouvelles centralités de la ville contemporaine	35
4. Les lieux du "shopping" : La centralité identifiée à travers les périmètres marchands	37
CHAPITRE II : Les déplacements en modes doux (actifs) : un atout pour le commerce des centralités ?	39
I. Rééquilibrer les circulations afin d'apaiser les mobilités et de redynamiser le commerce des centralités urbaines.....	40
1. Les zones piétonnes et zones de rencontres, ou l'animation retrouvée par les mobilités douces	40
2. Le recours aux transports en commun comme palliatif aux transports individuels et support des zones piétonnes	44
3. La prise en compte de la question du stationnement.....	47
II. Mesurer l'impact des politiques de mobilité sur le commerce.....	52

1. Les effets possibles induits des politiques de mobilités sur le commerce.....	52
2. Quelques pistes d’analyses pour aborder la question de la mobilité sur les centralités commerciales	54
CHAPITRE III : L’Exemple du quartier des Pradettes de Toulouse.....	58
I. Un quartier en perte de vitesse, une densité qui s’intensifie	59
1. Un quartier en marge de la ville de Toulouse, présentant des disparités sociales.....	60
2. La place des Pradettes, bien plus qu’un quartier : une centralité	62
3. Dysfonctionnement et insécurité au cœur des Pradettes	63
4. Requalification de l’espace public et redynamisation commerciale, un enjeu pour le cœur des Pradettes.....	66
II. Diagnostic et contexte : un quartier périphérique d’agglomération	68
1. Tissu urbain d’un quartier aux limites de Toulouse : entre périphérie et ville intense	68
2. Une accessibilité au quartier inégale, au regard des différents modes de déplacements	69
3. Un commerce de quartier qui subit une forte concurrence	74
4. Le public, les pratiques et les acteurs du quartier	78
5. Analyse de la centralité au regard des documents d’urbanisme	80
III. Analyse des enjeux, quelles mesures d’accompagnement possible ?	84
1. Les nouvelles tendances de comportements d’achats.	84
2. Forces, faiblesses, opportunités et menaces du quartier des Pradettes	86
3. Mobilité et commerce quels enjeux pour redynamiser cette centralité?	87
4. Quelques pistes d’action pour favoriser la redynamisation commerciale des Pradettes.	89
Conclusion.....	95
Annexes	97
Bibliographie	101

Introduction

Notre société actuelle s'est structurée au fil du temps de telle manière qu'une multitude de choix s'offrent à nous en matière de déplacement, que ce soit d'une ville à l'autre ou au sein même d'une ville et de ses différents quartiers. Les villes investissent dans des infrastructures structurantes et visent à proposer ainsi un panel de possibilités en matière de modes de transports permettant plus ou moins efficacement des les combiner. Nos choix de déplacement vont ainsi pouvoir s'opérer en fonction de la finalité du déplacement, du temps imparti mais également en fonction de l'offre à disposition. Ainsi, aujourd'hui une personne pourra aussi bien utiliser les transports en mode doux que sa voiture, voire les combiner selon le but de son déplacement.

Pour répondre aux besoins de transport tout en participant à la préservation de l'environnement et à la facilitation du report modal lié à la voiture, les villes structurent leurs offres et se dotent de transports en commun en site propre, de pistes cyclables et de voies piétonnes. Très souvent ces transports convergent tous vers des centralités et notamment, les centres-villes qui sont les mieux dotés en la matière. Ce sont, en effet, les lieux où l'on retrouve historiquement de nombreux services, commerces, administrations mais également de nombreuses activités récréatives. En ce qui concerne les quartiers des villes françaises, le choix est plus limité mais reste souvent plus large que dans les villages ou dans le périurbain.

Les axes de transit et les pôles multimodaux ont ainsi un rôle moteur important car ils peuvent favoriser le développement de lieux de vie autour desquels viennent se structurer des services, voire des commerces. A l'inverse ils peuvent « déporter » des flux et mettre en péril ces lieux de vie au profit d'autres lieux et en conséquent développer de nouvelles centralités. En effet, les lieux de vie nécessitent un flux de passants, de clients, il ne semble donc pas étonnant de voir des commerces se développer sur des axes de passages ou de flânerie, là où se concentrent un vivier de clients potentiels.

Ce lien fort entre l'activité commerciale et les transports n'est pas récent et de ce fait nécessite une vigilance toute particulière. Depuis les années 1970, de nombreux centres-commerciaux de périphérie ont proposé des accès voiture ultra facilités, dans le but d'attirer une clientèle de plus en plus motorisée. Il n'est d'ailleurs pas rare de voir les collectivités aujourd'hui, se poser la question des mobilités douces pour accéder à ces centres-commerciaux, quasiment exclusivement accessibles en voiture. Nombre de collectivités ont donc, ces dernières années, profité de l'arrivée de nouveaux

projets commerciaux pour développer les liaisons douces et la mise en place de Transports en commun en site propre (TCSP) et faciliter ainsi leur accès. Mais ce genre de projet reste limité à des localisations de centralité et de périphérie, là où les enseignes nationales voire internationales restent nombreuses. Les quartiers proposant une offre exclusivement de proximité restent souvent en marge de ces grands projets de transports structurants. Il est alors nécessaire de se demander si les mobilités peuvent être un moteur de l'attractivité commerciale des nouvelles centralités urbaines de proximité.

Le présent mémoire vise donc à comprendre les enjeux rencontrés par les centralités urbaines de proximité. Pour ce faire, le premier chapitre permettra de mieux appréhender les concepts de commerce, de mobilité et de centralité urbaine à travers leur définition mais également leur évolution historique et réglementaire. Puis, dans un deuxième chapitre, nous aborderons la notion des déplacements en modes doux qui aujourd'hui sont de plus en plus mis en avant par les collectivités dans leur politique d'aménagement. Il conviendra de comprendre l'impact induit par ces circulations douces sur les centralités et l'utilisation de la voiture. Enfin, pour illustrer, le dernier chapitre proposera une « étude de cas » de la place des Pradettes, qui est un quartier périphérique de la ville de Toulouse, en cours de densification. A travers un diagnostic de ce quartier, il s'agira de comprendre les problématiques et enjeux des centralités urbaines de proximité en terme de dynamisme commercial et de mobilité.



CHAPITRE I : Commerce, mobilité, centralité des rapports profondément bouleversés au cours du siècle dernier

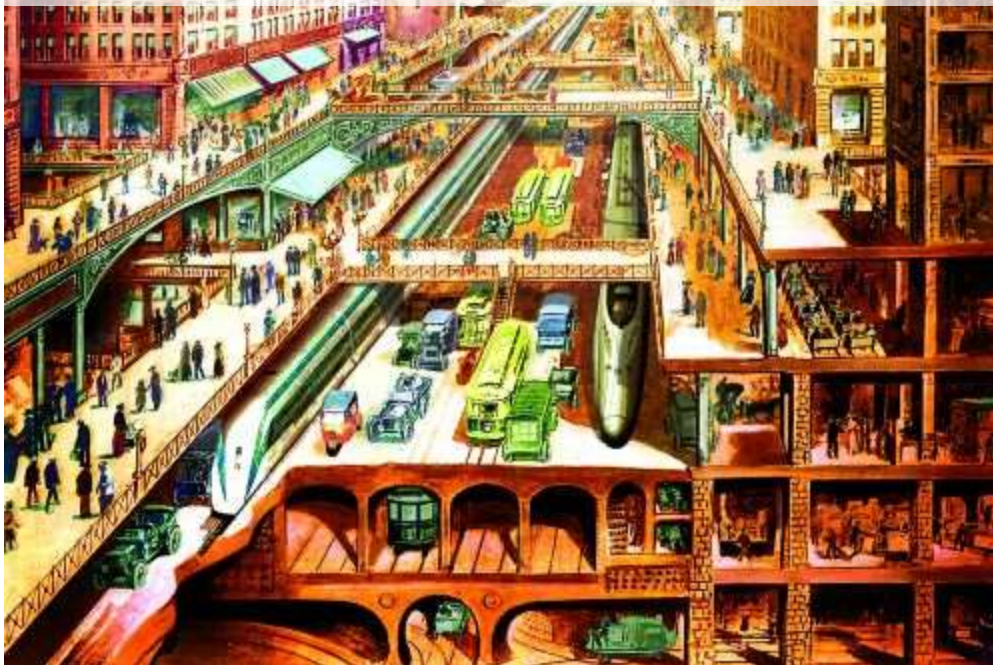


Illustration : Réalisation Guillaume Lebigre d'après le dessin original de Harvey Wiley Corbett, extrait de « La ville future, une solution hardie du problème de circulation » 1913 L'illustration / CAPA 2012 p.83

I. Le commerce : des pratiques, des formats, des localités... en évolution constante

1. Définitions et historique

Pour commencer, il semble essentiel de définir la notion de commerce. Le code du commerce définit les commerçants comme « ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle » (Art. L 121-1 du code du commerce). Cette définition ne prend pas en compte l'activité mais plutôt le métier de commerçant. Ainsi, le dictionnaire Larousse définit plus précisément le commerce comme étant l'« activité consistant dans l'achat, la vente, l'échange de marchandises, de denrées, de valeurs, dans la vente de services; métier de celui qui achète des objets pour les revendre ». Mais le commerce est souvent bien plus que la seule activité de revendre. En effet, le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales CNRTL définit « commercer » comme une action induisant des « relations sociales, amicales ou affectives entre plusieurs personnes » (CNRTL, <http://www.cnrtl.fr/definition/commercier>). Cette définition introduit la notion sociale de l'activité, qui en reste l'une des caractéristiques essentielles.

Au vu de ces définitions, il ne semble pas étonnant que les polarités commerciales d'une ville soient depuis toujours des lieux d'urbanité et de lien social. Comme le dit B. Navereau, « le commerce est essentiel à la ville » (Navereau, 2011). L'activité commerciale participe à fabriquer la ville, elle est un vecteur majeur de lien social. La place du marché est dans beaucoup de communes un lieu non pas seulement d'achat, mais aussi un lieu d'échange, de lien social où il fait bon vivre.

Dans notre société contemporaine, nombreuses sont les communes cherchant à recréer des lieux de lien social disparu ou ayant perdu leur fonction de proximité et de valeur unificatrice. Les centres-villes et villages ont pour beaucoup perdu une bonne quantité d'activités commerciales depuis les quarante dernières années. Ces places centrales étaient autrefois un symbole fort de la ville et l'image même de son dynamisme. Le commerce a par ailleurs déterminé pendant longtemps l'établissement des premières cités. C'est une fonction urbaine en soit, permettant d'animer la vie et la ville.

Ainsi, l'évolution de la ville se fait aussi à travers le commerce. L'étalement du commerce au sein de la cité jusque dans les quartiers, et même en dehors avec la grande distribution, a contribué à modifier et à remodeler le territoire. La ville suit l'évolution des déplacements et dans les années 1950-1960 l'apparition de l'automobile a contribué à l'éclatement de la cité. Depuis les années 1960, des centres-villes dynamiques ont perdu de leur splendeur, et des quartiers animés de leur attractivité. Les centres-commerciaux de périphérie fleurissaient alors un peu partout, modifiant ainsi les habitudes des consommateurs et le maillage du territoire (Garcez, Mangin, 2014). C'est d'ailleurs à la même période qu'apparaissent les banlieues pavillonnaires. Une partie de la

population se retrouve alors loin de toute centralité et beaucoup plus proche de ces nouveaux centres commerciaux de périphérie. Cette nouvelle façon de vivre et de consommer est liée au déploiement de réseaux de transports à l'échelle du territoire. Les axes de flux et les nœuds routiers deviennent des lieux d'implantation privilégiés pour les activités commerciales. En effet, selon Marc Wiel, les activités de biens et de services ont une « sensibilité particulière aux facteurs d'accessibilité en matière d'implantation » (Wiel, 1999).

Aujourd'hui, les difficultés rencontrées au niveau du commerce aussi bien en périphérie que dans les centralités urbaines et villageoises posent de nombreuses questions au niveau de l'organisation du commerce sur le territoire. A l'heure actuelle, la notion de centralité fait débat. Au moyen âge il existait une seule centralité à travers le centre ville, mais avec l'extension de la cité et les évolutions urbaines (étalement urbain, etc.), les quartiers se sont multipliés, entraînant une prolifération des lieux de vie, de travail et de consommation. De nouvelles centralités -au sein desquels de nombreux flux convergent- sont alors apparues. La notion de centralité urbaine fait l'objet d'une définition approfondie dans la partie 3 de ce chapitre.

Les centres-villes et les quartiers qui pour longtemps étaient aptes à répondre aux besoins de proximité, redeviennent petit à petit des lieux privilégiés aux yeux des collectivités, mais aussi des citoyens. Depuis les années 1990 et 2000, la grande distribution l'a bien compris et réinvestit ces lieux de vie en modifiant ses formats de magasin et son approche pour s'adapter aux besoins de proximité des citoyens. L'arrivée des « boîtes à chaussures »¹ des périphéries a par la même occasion distendue la fidélité propre au petit commerce.

Réinvestir ces lieux de proximité au sein du tissu urbain est un enjeu important, car ils contribuent selon Marc Wiel à répartir les classes d'âges et les ménages non motorisés dans les quartiers plutôt que de conforter une concentration de ces populations dans quelques quartiers (Wiel, 1999). La proximité permet de définir des centralités commerciales qui sont bien souvent des centralités au sens urbanistique et permet de « redonner une place au citoyen par la pratique et l'échange » (Navereau, 2011)

Chaque centralité commerciale a une fonction bien particulière, induisant un besoin de mobilité différent.

¹ La notion de "boîte à chaussure", fait référence aux bâtiments commerciaux de la grande distribution, localisés principalement en périphérie et ne présentant aucune qualité architecturale. Ces bâtiments ressemblent à des hangars

2. Des typologies de commerces qui induisent des formats, des localités et une accessibilité adaptés

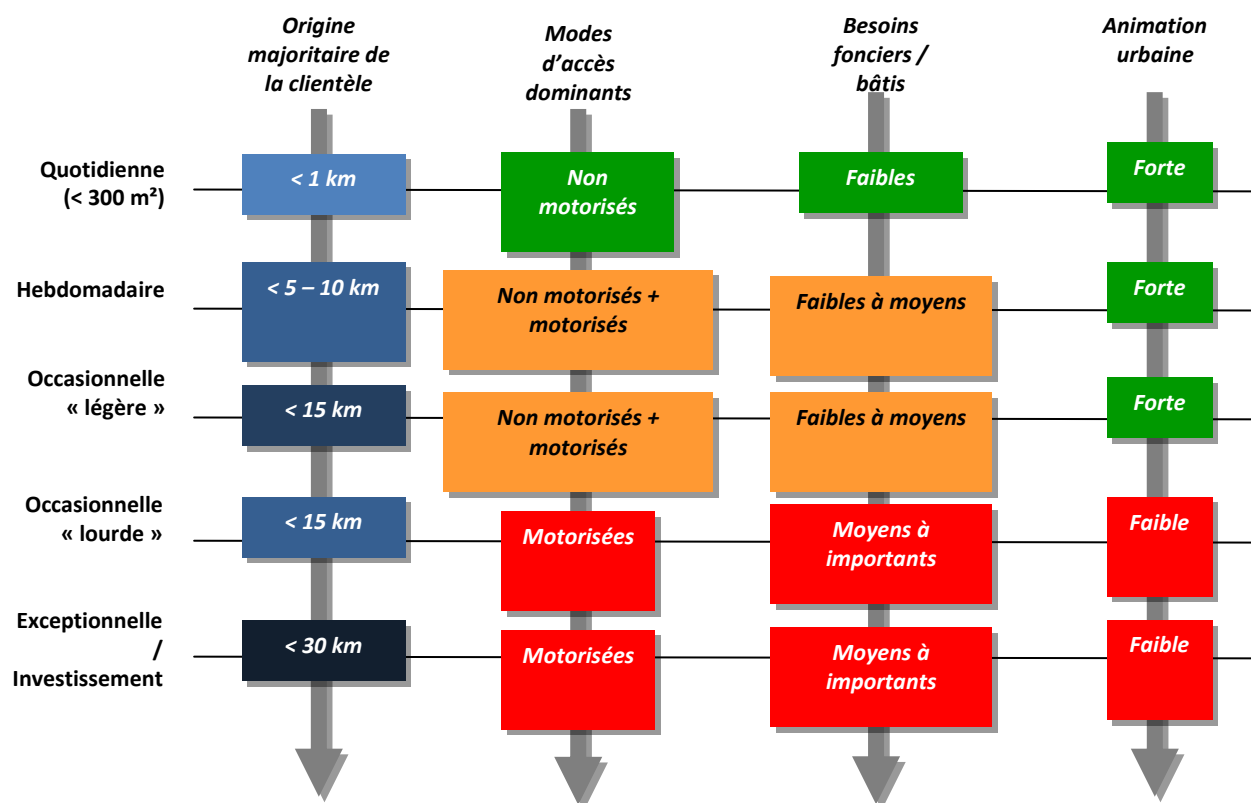
Il peut être utile de segmenter les centralités commerciales pour évaluer la fréquence d'achats induite par les différents types d'activités (cf. tableau 1). Cela permet également de définir des besoins en termes d'accessibilité et de connaître les aires d'influences concernées.

Tableau 1. Typologies de commerces, aires d'influence et formats de vente

Fréquences d'achats	Types d'activités concernées	Aire d'influence minimale	Formats de vente concernés
Quotidienne	Boulangerie, boucherie-charcuterie, tabac-presse, fleurs, alimentation, services ...	> 1200 à 2500 habitants	Commerces sédentaires et non sédentaires
Hebdomadaire	Supermarchés/hypermarchés, alimentaires, spécialisés...	8 000 hab (+1 000 m²)	Moyennes surfaces alimentaires
Occasionnelle « lourde »	Bricolage, jardinage	>10 000 habitants	Grandes et moyennes surfaces spécialisées (GSS) non alimentaires
Occasionnelle « légère »	Habillement, chaussures, optique, parfumerie, bijouterie, librairie-papeterie CD/DVD, jeux - jouets, petite décoration, ...	> 15 000 hab à 20 000 habitants	
Exceptionnelle	Mobilier, électroménager, aménagement, de la maison (cuisines, salles de bains), concessionnaires automobiles...	> 40 000 à 50 000 habitants	

Source : Extrait du Document d'Aménagement Commercial du SCoT de l'agglomération roannaise, AID Observatoire 2015

Figure 1. Typologies de commerces, clientèle, mode d'accès, besoins fonciers et animation urbaine



Source : Extrait du Document d'Aménagement Commercial du SCoT de l'agglomération roannaise, AID Observatoire 2015

Le Tableau 1 et la Figure 1 sont utilisés par le cabinet AID Observatoire lors de l'élaboration des volets commerciaux des SCoT afin d'illustrer l'impact des typologies commerciales sur le territoire. Ils permettent d'évaluer le bien fondé de l'implantation d'une typologie de commerce, sur tel ou tel localité, à travers plusieurs angles. Par exemple, une boulangerie est un commerce de type traditionnel qui répond à un besoin du quotidien et qui est source d'animation urbaine (génère un passage client régulier tout au long de la journée). Pour fonctionner, ce commerce devra bénéficier d'une aire d'influence minimale de 1200 habitants à moins d'un kilomètre. Les modes de déplacements induits pour ce type d'activité, sont généralement non motorisés. Le besoin foncier pour l'implantation de ce type de commerce est limité.

Le Tableau 1 et la Figure 1 permettent d'aider à l'élaboration de stratégies commerciales au sein des volets commerciaux des SCoT. Par exemple, il semblera plus pertinent de privilégier l'implantation des commerces de type occasionnel « lourd » sur des sites de périphérie qu'en hyper centre, du fait du foncier nécessaire pour l'implantation de telles activités et de la forte mobilité motorisée qu'ils génèrent. Ces outils, permettent de mieux analyser les impacts des différentes typologies de commerces sur le territoire, notamment en termes d'animation et de besoins fonciers. Ils peuvent devenir des éléments d'aide à la décision pour les politiques. Ces tableaux montrent que le consommateur est susceptible de parcourir de grandes distances pour les biens de type particuliers, mais il parcourra plutôt des distances courtes pour les biens du quotidien.

Nous allons ici nous intéresser plus particulièrement aux commerces des centralités, c'est-à-dire plutôt des commerces de taille modérée (sauf exceptions). Dans les centralités, l'offre commerciale observée est généralement une offre de proximité (quotidienne/hebdomadaire) couplée à une offre de commerce de type « occasionnel léger » pour les centralités les plus dynamiques (ex : centre-ville). Les typologies « occasionnelle lourde » et « exceptionnelle » sont généralement des offres de formats de périphérie. Chaque centralité observera une répartition d'activités en fonction de son influence et de son importance. (AID Observatoire)

1. Quel commerce pour quelle centralité : les types d'activités observables dans les centralités urbaines

La répartition de ces activités diffère suivant le type de centralité. Les centralités de proximité (centralité de quartier par exemple) proposeront une gamme de commerces et de services plus limitée qu'un centre-ville. La diversité de l'offre contribue à l'attractivité d'une centralité. Ceci s'observe assez aisément justement dans les centres-villes. Un cœur de ville commerçant, est

attractif lorsqu'il propose une diversité dans son offre, répartie dans les trois catégories présentées dans le Tableau 2. Un équilibre entre ces différentes catégories de commerces est nécessaire pour conserver une attractivité. Une qualité de l'offre, y compris celle des lieux, est aussi essentielle. Un centre-ville aux devantures dégradées risque fort de perdre en attractivité.

Généralement dans un centre-ville, une répartition est observable entre différents types d'activités (cf. Tableau 2).

Tableau 2. Détails des activités de type centre-ville par catégorie de produits

Type d'activité	détail	
Alimentaire	supérette, supermarché, boulangerie, charcuterie, boucherie, primeur...	
Non alimentaire	Equipement de la personne	prêt à porter, opticien, bijouterie, maroquinerie...
	Equipement de la maison	décoration, ameublement, électroménager...
	Culture/loisirs	fleuriste, presse, librairie, sport, photographe...
Service	Services commerciaux	pharmacie, institut de beauté, coiffeur, laverie, auto-école, tatoueur, service informatique, garage...
	Services non commerciaux	banque, assurance, agence intérim, agence immobilière...
CHR	Cafés, hôtels, restaurants	

Source : B. Dumas, d'après les grilles de dénombrement du cabinet AID Observatoire

Le Tableau 2, regroupe les différentes activités commerciales, de services et de restauration qui sont généralement observables au sein de centralités marchandes (source AID Observatoire). Ce regroupement par typologie permet, lors d'un dénombrement d'activités au sein d'une centralité marchande, de déterminer le poids de répartition par type d'activité. Ainsi, ces données permettront d'apprécier la santé commerciale d'une centralité marchande (en fonction de données de comparaison sur des périmètres relativement similaire). Par exemple, un centre bourg dont les activités reposent sur 50% d'activité de services est un centre bourg qui perd en vitalité et en attractivité et qui est sûrement soumis à un environnement concurrentiel fort sur des activités de bases de type alimentaire et non alimentaire.

Une centralité présentant une trop grande part d'activités de services et de cafés-hôtels-restaurants, risque fort de perdre de son attractivité commerciale. Le fait de regrouper un certain nombre d'activités connexes sur un linéaire commercial bien délimité, permet de gagner en visibilité et contribue à l'attraction d'un quartier ou d'une centralité. Les tendances d'aujourd'hui nous permettent d'observer dans les villes et les quartiers, de plus en plus, un transfert d'activités de commerces vers des activités de services. Cependant, les commerces contribuent davantage à l'animation générale des rues commerçantes, que les activités de services de type banque ou assurance. La présence d'une vitrine animée et les allers-venus réguliers des chalands contribuent à

la bonne santé d'une localité marchande. Selon le cabinet AID observatoire (cabinet spécialisé dans les études de zones commerciales), un ratio de taux de commercialité² de 35-40% est un minimum pour garder un équilibre sain sur des activités commerciales au sein d'un centre-ville d'une ville moyenne (Roanne, Draguignan, Vienne, etc.)

La qualité du commerce est aussi un indicateur d'attractivité et de dynamique commerciale d'un quartier. La devanture et la qualité de l'offre proposée sont les premières choses qu'observe un chaland, pour déterminer s'il décidera de rentrer ou non dans une boutique. Un certain nombre de détails peuvent orienter la clientèle (ex : les boutiques de luxe vont choisir un emplacement particulier et vont présenter les produits de façon épurée). De même, le chaland par la multiplication de la présence d'enseignes nationales, voire internationales, se repèrera facilement et saura déterminer d'avance quel type de commerce sera adapté à son besoin et à son budget.

Notons que les villes françaises, comme bon nombre de villes européennes tendent aujourd'hui à s'uniformiser dans leur offre commerciale. Cette uniformisation réduit les possibilités d'implantation des commerçants indépendants sur les emplacements dits « n°1 » (les plus prisés) des grandes villes. Si la hausse du prix du foncier et les tendances de consommation ont favorisé l'implantation d'enseignes nationales, voire internationales au sein des pôles commerciaux majeurs des villes françaises, les quartiers et centralités secondaires sont bien moins concernés par ce phénomène. Au sein de ces derniers, le commerce indépendant perdure, la présence d'enseignes est souvent limitée à la présence de supérettes et de banques ou d'assurances. Les grands groupes focalisent leur attention principalement sur des emplacements au potentiel commercial élevé, qui représentent un moindre risque. Le commerce indépendant, sans l'appui d'un groupe puissant, est beaucoup plus fragile en période de crise ou lors de phases de travaux sur une rue commerçante. Il n'est pas rare par exemple de voir des commerces indépendants disparaître lors d'aménagement de lignes de tramway sur un axe commercial. (AID Observatoire, effets du tramway 2009)

Les commerces, selon leur envergure et la taille du groupe auquel ils appartiennent, se structurent au sein des différents pôles commerciaux pour bénéficier de leur attractivité et de leur zone de chalandise.

² Le taux de commercialité est le ratio entre les commerces purs (alimentaire et non alimentaire)/ total des locaux d'activités (hors locaux vacants)

1. La structuration des pôles marchands, quelle clientèle pour quel type de pôle ?

Chaque pôle marchand, chaque localité de commerce fonctionne de manière très différente. Il existe différents types de pôles, qu'il est assez facile de déterminer pour un habitant. Les zones commerciales de périphérie répondent généralement à des besoins réguliers et occasionnels, lorsqu'une « locomotive alimentaire » y est implantée. Une zone de périphérie spécialisée et sans « locomotive alimentaire » répondra plutôt à des besoins plus ponctuels nécessitant un recours à la voiture (meuble, bricolage...).

Les centres-villes eux, ne répondent pas qu'à un simple acte d'achat, mais aussi à un besoin de « shopping », qui introduit une activité s'étendant plus ou moins dans le temps, allié à un déplacement continu. « Le shopping désigne une pratique qui associe de manière originale un déplacement vécu et une déambulation piétonne distrayante dans les rues et voies marchandes, le plaisir d'une relation spectaculaire à son environnement immédiat (vitrines, passants, spectacles de rue), l'omniprésence d'un désir d'achat. La promenade, la sortie, le lèche-vitrine, la distraction s'y entremêlent » (Germes 2006).

Les centre-bourgs, faubourgs, quartiers, répondent quant à eux à des besoins du quotidien et à un acte d'achat de proximité, très souvent constitué d'un noyau d'activités de base (boulangerie, boucher, coiffeur, café/bar) (AID Observatoire). Chacune de ces localités répond aux besoins de la clientèle d'une zone de chalandise. La zone de chalandise correspond à la zone géographique dans laquelle réside la clientèle régulière d'un commerce, d'un pôle commercial ou des commerces d'un périmètre défini (commune, agglomération, etc.)

Un pôle central de type centre-ville, drainera une clientèle large (locale, périphérique et extra régionale). Ces pôles sont les plus structurés en termes d'offre. Une centralité de proximité fonctionnera principalement avec une clientèle de quartier et une clientèle de passage suivant sa localisation. Enfin, une zone commerciale de périphérie pourra suivant la largeur et la profondeur de son offre attirer une clientèle plus ou moins éloignée. Tous ces pôles restent rythmés par les temporalités « naturelles » (jour/nuit, saisons, etc.) et des rythmes qui leurs sont propres.

2. Le commerce, une affaire de temporalité

L'activité commerciale est sujette à des effets de temporalité non négligeables qu'il est important de prendre en compte. La ville est elle-même temporelle et son visage se transforme entre le jour et la nuit, entre l'été et l'hiver, et ceci également selon la localisation et le climat des lieux. Ainsi, les centralités commerciales se métamorphosent, en fonction du moment où elles sont observées. En

été, les cafés et restaurants sortent leurs terrasses et les commerçants leurs présentoirs, pour s'ouvrir à la ville et aux passants. L'espace public devient alors un espace investi par le commerce, un espace d'échange et de loisirs. De ce fait, un même quartier peut sembler désertique en journée, alors que la nuit, des terrasses de cafés s'ouvriront sur la rue pour animer l'espace public le temps d'une soirée et à l'inverse, un quartier peut être animé pendant la journée et désertique à partir du début de la soirée (c'est le cas par exemple des quartiers d'affaires). L'heure de la journée, le jour de la semaine, le mois de l'année, ainsi que la météo sont autant de variables qui amènent à une utilisation différente de l'espace par la population et les commerçants.

La nuit est une temporalité singulière, qui induit des utilisations différentes de la ville. Lorsque les commerces ferment, les cafés, restaurants, bars, contribuent à animer la ville. L'acte d'achat n'est plus le même, il devient un acte de consommation de plaisir et de loisirs partagés, un moment privilégié d'échanges. L'individu est alors dans une dynamique et un état d'esprit qui diffère beaucoup de celui de la journée. Les rues animées, comme le reste de la ville fonctionnent sur un autre rythme. Les systèmes de transports vont s'adapter à cette temporalité.

Ces rythmes de vie de nos quartiers, centralités, places sont à prendre en considération lors de diagnostics urbains de pôles commerciaux. Ils rythment les habitudes de l'urbain et modulent l'espace. Ils permettent de mieux saisir ce qui n'est pas « uniquement purement matériel », du ressort des éléments physiques (mobiles et immobiles), mais qui vient de l'interaction des habitants et commerçants avec leur environnement.

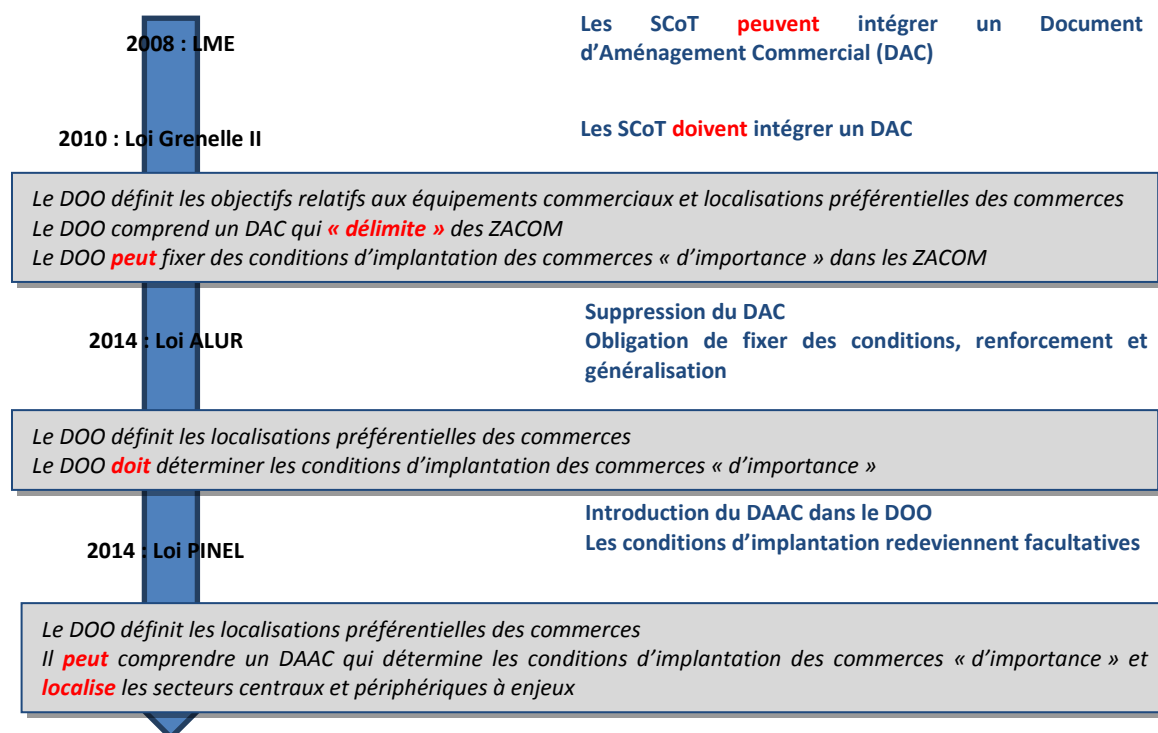
Tous ces aspects en matière de commerce : temporalité, localité, type d'achats, zone de chalandise, hiérarchisation, déplacements, sont autant d'éléments qui peuvent être pris en considération par les politiques dans l'écriture des documents d'urbanisme, afin d'organiser le territoire.

3. Les évolutions réglementaires récentes

En matière d'urbanisme commercial, la législation reste assez récente. L'outil principal pour réguler les questions de commerce dans les territoires est le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Avant 2008 et la Loi pour la modernisation de l'économie (LME), les réglementations en matière de commerce visaient principalement le suivi des projets commerciaux de périphérie. Avec la loi LME et l'introduction du Document d'Aménagement Commercial (DAC), les collectivités sont maintenant à même d'élaborer des documents stratégiques en matière de développement commercial, sur leur

territoire de SCoT, en identifiant des localités préférentielles pour le commerce d'importance. Cet outil, permet de limiter l'implantation anarchique du commerce sur le territoire.

Figure 2. Les évolutions réglementaires en matière d'urbanisme commercial depuis 2008



Source : Extrait du Document d'Aménagement Commercial du SCoT de l'agglomération roannaise, AID Observatoire 2015

La figure 2 illustre les nombreux allers-retours depuis la législation de 2008 concernant la réglementation en matière d'urbanisme commercial. Le volet commercial du SCoT en est particulièrement affecté, rendant la compréhension difficile en matière réglementaire. La loi du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et l'Urbanisme Rénové (ALUR) a supprimé le DAC. Celui-ci a été peu de temps après remplacé par un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) facultatif avec la loi du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises, dit loi PINEL.

Les lois ALUR et PINEL intègrent plus fortement la notion de commerce de proximité. Elles intègrent notamment les dispositions suivantes pour le petit commerce :

- Dynamiser les commerces de proximité, en rénovant le régime des baux commerciaux
- Favoriser la diversité des commerces dans les territoires, notamment les plus fragiles, en renforçant les leviers des pouvoirs publics et en modernisant l'urbanisme commercial,

- Promouvoir la qualité et les savoirs-faires de nos artisans, en clarifiant leur statut,
- Inciter à rapprocher l'offre de proximité des lieux de vie.

Le SCoT n'est toutefois pas le seul outil pour réguler le commerce. Les PLU peuvent aussi identifier des centralités marchandes et intégrer des linéaires marchands, c'est-à-dire définir des rues/périmètres sur lesquels les rez-de-chaussée d'immeubles ne peuvent muter de leur destination commerciale ou artisanale vers une destination autre (logements, bureaux).

Depuis la loi du 2 août 2005, en faveur des petites et moyennes entreprises, les communes et les Etablissements Public de Coopération Intercommunale (EPCI), peuvent aussi mettre en place un droit de préemption des activités commerciales et artisanales. Ce droit de préemption s'exerce sur la base d'un périmètre préalablement défini. Cet outil permet aux collectivités de racheter prioritairement un fond de commerce pour en maîtriser la mutation, le remettre aux normes, favoriser les remembrement de cellules ou autres, de manière à préserver l'attractivité et le dynamisme du commerce de proximité.

Les choix stratégiques en matière d'urbanisme commercial nécessitent une prise en compte fine des mobilités car le commerce reste étroitement lié à ces dernières. De plus, les nouvelles formes de mobilité liées aux modes de vie des habitants ont également un impact sur la structuration de l'offre commerciale et en retour, l'évolution de l'appareil commercial sur le territoire a des répercussions sur la mobilité et les déplacements des consommateurs.

II. Diversification des moyens de transports et accessibilité croissante

1. La mobilité, une notion impliquant la notion des usages en matière de transports et de déplacements

Pour approcher la notion de mobilité, il semble nécessaire de définir clairement un certain nombre de termes. Le Larousse définit la mobilité selon trois angles :

- « Propriété, caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction. »
- « Caractère de ce qui change rapidement d'aspect, de forme, etc. »
- « Caractère de ce qui est instable, variable, fluctuant »

Ces définitions bien que posant les notions de mouvance et de changement n'introduisent pas les termes de déplacements et de transports qu'il semble essentiel de définir ici. En effet, la mobilité concerne aussi la propension que les personnes ont à se déplacer. Hors les déplacements concernent « les mouvements dans l'espace, la réalisation dans le temps et dans l'espace de la mobilité » (Tabaka, 2009). Ces déplacements sont aujourd'hui facilités par de nombreux « dispositifs techniques de mise en communication de l'espace » (Tabaka, 2009), qui ne sont autres que les transports. ces derniers, seuls, ne permettent pas d'expliquer la façon dont les personnes se déplacent aujourd'hui d'un lieu à l'autre. Bien qu'ils aient facilité les déplacements des citoyens, il reste essentiel de parler des mobilités et des façons de se déplacer. Selon Vincent Kaufmann, la mobilité correspond à un ensemble de facteurs permettant la potentialité d'être mobile. Il dénonce la confusion généralement faite autour du terme de mobilité dans les sciences sociales. La mobilité n'est pas le déplacement. La mobilité est bien plus que le déplacement dans l'espace temps, elle prend en compte l'acteur et ses logiques d'actions. Il introduit alors la notion de « motilité », qui « peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage » (Kaufmann, 2005). Il considère « que la motilité se compose de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation cognitive (l'évaluation des possibilités) » (Kaufmann, 2005). Selon Nathalie Audas maître de conférence à l'UPMF de Grenoble, il manque une quatrième dimension à cette définition, la dimension spatiale, qui correspond à la localisation résidentielle et au lieu d'emploi. Les individus vont très souvent se fier à ces deux dernières variables pour effectuer leur trajet quotidien, de la manière qui leur semble la plus appropriée, en fonction toujours, des compétences et de l'accès. Il existe dès lors des « inégalités de mobilité ». (Audas, cours magistral 2014)

Aujourd'hui les notions « d'intermodalité » et de « multimodalité » permettent d'appréhender les façons dont les individus se déplacent. « L'intermodalité » prend en compte les divers modes de transports au sein d'un même déplacement auxquels les individus vont avoir recours. La « multimodalité » concerne, elle, le recours à plusieurs modes pour différents déplacements (Tabaka, 2009). L'intermodalité et la multimodalité sont de plus en plus renforcées par l'utilisation des nouvelles technologies. Des applications mobile permettent par exemple de simuler le temps de parcours d'un trajet type, en fonction des différents moyens de transports disponibles. Ainsi, les innovations technologiques en matière de transport ont facilité la mobilité des citoyens.

2. Les innovations technologiques des transports, comme moteur de la mobilité

La mobilité des individus s'est accrue au cours du siècle passé du fait de l'évolution rapide des moyens de transports. Avant la 2^{nde} moitié du XIX^{ème} siècle l'essentiel des déplacements se faisaient à pied et à cheval. Ce n'est qu'à partir de la 2^{nde} moitié du XIX^{ème} siècle que les transports collectifs apparaissent, d'abord tractés par des chevaux, puis remplacés par des machines à vapeur et les systèmes câblés avec l'apparition de l'électricité dans les villes. Au début du XX^{ème} siècle, le vélo est utilisé comme moyen de transport individuel. Parallèlement à l'apparition des transports collectifs très prisés dans les villes (tramway, métro) et à l'essor important du train, entre 1900 et 1930, l'automobile commence à faire son apparition et à prendre petit à petit de la place dans les planifications urbanistiques et dans les modes de vie. Mais ce n'est réellement qu'après la deuxième guerre mondiale à partir des « Trente glorieuses » que l'automobile se développe considérablement, parallèlement aux grands investissements dans les infrastructures routières. Pendant cette période de forte croissance économique, démographique et de modernisme, la voiture commence à prendre une place importante dans la vie de tous les jours. A cette époque, la mobilité spatiale est vue comme un facteur de progrès social. La voiture devient un vecteur d'émancipation tant pour les personnes que pour les territoires. Hors, depuis les années 1970 avec le premier choc pétrolier et avec la conscience écologique réveillant l'impact des transports sur l'environnement, les moyens de transports individuels motorisés sont critiqués. Cette conscience écologique prend plus de force notamment à partir des années 1990, notamment avec le rapport Brundtland³ et la conférence de Rio en 1992⁴ sur le développement durable.

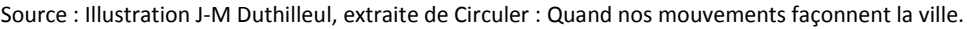
³Le rapport Brundtland a été rédigé en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies. Il introduit pour la première fois la notion de développement durable (http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odyssee-developpement-durable/files/5/rapport_brundtland.pdf)

⁴La conférence de Rio, fait partie des rencontres décennales des Sommets de la Terre, organisée par les Nations unies sur l'environnement et le développement. Cette conférence a fixé des lignes d'action visant à assurer une meilleure gestion de la planète (<http://www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm>)

La Figure 3 permet d'illustrer les différents moyens de transports utilisés par les individus, depuis l'invention de la roue jusqu'à aujourd'hui. Il est observable que le vélo, le tramway et le train qui étaient fortement utilisés au début du XX^{ème} siècle ont connu un creux au moment où la voiture était en plein développement. Néanmoins depuis les années 1980 une diversité dans l'offre des moyens de déplacement est observable.

Mode de transport	Événement	Date
Cheval	Invention de la roue	-3000
Cheval	Domestication du cheval	-2500
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Cheval	Atelage (summit)	-1000
Bicycle	Premier velocipède	1828
Motorcycle		
Car		
Tramway	Premier tramway	1852
Train	Première locomotive à vapeur	1816
Train	Première ligne ferroviaire	1825
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789
Ship	Première machine à vapeur	1789

Tableau chronologique conçu par Jean-Marie Dubéfil pour l'exposition.



Ainsi, aujourd'hui de nombreuses villes proposent une diversité de solutions alternatives à la voiture individuelle, pour répondre aux besoins de mobilité des individus. De nos jours, l'individu se retrouve face à une multitude de choix en termes de moyens de déplacement et peut ainsi choisir un transport non pas uniquement en fonction de ce qu'il lui permet de faire (aspects pratiques et fonctionnels), mais également de ce qu'il représente (valeur qualitative, représentation sociale, dimension écologique).

Tableau 3. Avantages et inconvénients des différents moyens de transports

	Individuel non motorisés	Individuel motorisés	Collectif
Moyen de transport / déplacement	Piéton, Vélo, Trottinette, Roller	Moto, Cyclomoteur, Automobile	Autobus, Trolleybus, Tramway, Métro, Covoiturage
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> Liberté de mouvement Autonomie Flexibilité Fluidité dans les embouteillages en ville 	<ul style="list-style-type: none"> Liberté de mouvement Autonomie Flexibilité horaire Rapidité Confort 	<ul style="list-style-type: none"> Coût Desserte en milieu urbain Rapidité en ville Cadencement en heure de pointe Pas de problématique de stationnement
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> Longues distances Conditions climatiques (pluie, froid...) 	<ul style="list-style-type: none"> Embouteillage en ville Coût (essence, péage, stationnement) Stationnement compliqué par endroits 	<ul style="list-style-type: none"> Bondés en heure de pointe Pas de flexibilité horaire Confort

Source : Réalisation B. Dumas

Le Tableau 3 met en avant un raisonnement sommaire des avantages et des inconvénients que les individus peuvent percevoir lorsqu'ils se posent la question du type de transport à privilégier, en fonction d'un type de déplacement identifié. Cette liste n'est pas exhaustive, elle a pour but de mettre en avant les arguments qui vont jouer en la faveur ou la défaveur de tel ou tel type de déplacement à un instant T. Suivant le type de déplacement, le moment dans la journée, le nombre de personnes d'un même groupe à se déplacer, un inconvénient peut devenir un avantage. Par exemple, en heure de pointe, la voiture va devenir un moyen de déplacement contraignant, alors qu'en pleine nuit (en heure creuse au niveau des transports en commun) elle peut devenir le moyen le plus rapide et sécuritaire pour effectuer un trajet. Il semble alors complexe de dresser une liste figée des avantages et inconvénients des différents moyens de déplacement. Liste, qui sera alors bien différente d'un individu à l'autre. Même si les politiques de déplacement en ville tendent à privilégier de plus en plus les transports en commun et les modes doux, il n'en reste pas moins difficile de répondre aux différents usages et exigences des individus.

Bien que de nouveaux modes de transports soient apparus ce siècle dernier, un retour vers les anciens est observable : *« Alors que la guerre des modes de transports semblait tourner à la victoire définitive de la voiture et de l'avion, que le train, le tram, le vélo semblaient relégués au rayon des antiquités, que la ville était sommée de « s'adapter à l'automobile », que la tendance était à la construction d'aérogares, on assiste en France à trois phénomènes : le retour en force du tram en ville ; l'invention des trains à grande vitesse ; la montée en puissance dans les villes de l'usage du vélo, à la conception renouvelée. Enfin, on voit apparaître de nouvelles modalités de mise à disposition de transports individuels sous forme de véhicules en libre-service. La guerre des modes aboutit donc en fait à l'obligation de créer des espaces permettant une coexistence pacifique entre tous les moyens de locomotion inventés pendant le XX^{ème} siècle. »* (Duthilleul, 2012)

Tout comme en matière d'urbanisme commercial, les évolutions réglementaires incitent les collectivités à initier des changements profonds en matière d'offre de déplacement et d'aménagements urbains.

1. Les évolutions réglementaires comme levier du changement

En 1982, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) confie aux collectivités territoriales l'organisation des transports par le biais des Plans de Déplacement Urbains (PDU). A l'époque, les PDU promouvaient principalement une utilisation rationnelle de la voiture, l'insertion des piétons, des véhicules deux roues et des transports en commun.

Ce n'est qu'à partir des années 1990-2000, que la question des déplacements sera effectivement prise en compte pour lutter contre la pollution atmosphérique, avec la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 et la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) de 2000. Ces deux textes ont modifié profondément les contenus et la mise en place des PDU. La loi LAURE a rendu obligatoire les PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et elle donne à ces documents la possibilité d'inciter les entreprises et les administrations à produire leurs propres « documents de planification des déplacements des employés » (ex. PDE – plan de déplacement d'entreprise, voir des PDIE – IE pour « inter-entreprises », destiné notamment à des zones d'activités périphériques). La loi SRU a prescrit une mise en cohérence des documents d'urbanisme en instaurant le SCoT, avec lequel le PDU devra être compatible et en donnant également au PDU un rang supérieur au PLU.

La loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées sur l'accessibilité, a contribué à renforcer « l'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics et privés » (Loi LOTI, 2005) au plus grand nombre. Cette loi prône l'égalité et l'autonomie dans l'accessibilité, en rendant les bâtiments, la voirie et les transports plus accessibles aux personnes en situation de handicap, jusque là peu prises en compte dans la chaîne de déplacement.

Les lois ALUR en 2014 (Accès au logement et urbanisme rénové) et PINEL en 2015 (relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises) ont fixé des objectifs en matière de développement des transports en commun et des modes doux. La loi ALUR a notamment imposé la prise en compte des mobilités dans les documents d'urbanisme, dans un objectif de développement durable. La loi PINEL a, quant à elle, imposé des réglementations spécifiques en matière d'accessibilité des sites commerciaux de périphérie, dans le but d'initier leur restructuration.

Toutes ces lois incitent à repenser l'accessibilité des centralités que ce soit dans les centralités urbaines ou en périphérie, dans le but de proposer des solutions alternatives au « tout voiture ». L'espace doit alors être repensé pour répondre à la multimodalité qui s'opère dans les villes.

2. Les mobilités dans les centralités : La voiture, les TCSP, la marche, le vélo

La voiture et les transports en commun restent aujourd'hui les principaux moyens de déplacement de nos villes. Or, depuis quelques années, la part des mobilités liées au vélo est grandissante et ce dernier est considéré comme peu coûteux, aussi bien par les usagers, que par les politiques de transports. Développer une piste cyclable est bien moins coûteux que la mise en place d'un tramway. (Van Eibergen, cours magistral 2014)

Dès les années 1960-1970 en France, l'administration centrale incitait les collectivités à lancer des opérations de limitation de la circulation automobile dans leur centre-ville, par le biais de circulaires (1971, 1972 et 1973) et une note d'orientation (1972)⁵ (CETUR/STU, 1980). Par exemple dès 1965, la ville de Grenoble met en place des dispositions de limitation de la voiture dans son hyper-centre, ainsi, 15 hectares du centre-ville sont interdits à la circulation les jeudis et samedis après-midi. S'en

⁵ « Circulaire du 16 avril 1971 et 15 mars 1972 sur les plans de circulation définissant comme objectifs la protection des piétons et la création de domaines qui leur seraient réservés pour des raisons d'« environnement ».

Circulaire du 25 septembre 1973, sur les dossiers d'agglomération, cite comme première mesure, afin d'« organiser le cœur des villes », la réservation aux piétons des rues les plus animées et les plus pittoresques.

Décembre 1972, une note d'orientation de la D.A.F.U. sur les espaces piétons propose une approche différente décrivant les effets positifs sur la vie sociale, le cadre de vie et le commerce. » (CETUR/STU, 1980)

suivra (jusqu'en 1977) des aménagements piétons successifs des rues, pour atteindre 17 000 m² de surface piétonne. Ces opérations, qui initialement étaient davantage prévues pour renforcer le tourisme patrimonial, ont profité aux commerces dont les « chiffres d'affaires ont augmenté de 25 à 30 % » (CETUR/STU, 1980).

Malgré ces mesures de piétonisation (qui semblaient alors promouvoir davantage la marche à pied), il est observable qu'au cours des dernières décennies du XX^{ème} siècle, la marche à pied était peu considérée au regard des études sur le transport. Cette dernière était souvent mise au 2nd rang, car considérée comme peu compétitive par rapport aux modes motorisés. Or, aujourd'hui « la marche s'optimise aux moyens d'innovations techniques » (baskets, rollers, trottinettes, caddies...) (Certu, 2010). De plus, la marche reste inextricablement liée au commerce depuis toujours. Déjà dans les Grands Magasins, la promenade était un moyen de favoriser l'activité marchande, c'est ce qui s'appelle aujourd'hui le « commerce récréatif ». C'est un moyen de déplacement incontournable, ne serait-ce que lorsque l'on sort de sa voiture pour se rendre d'un point A à un point B. Les ruptures de charges des véhicules motorisés génèrent forcément de la marche à pied. Ce temps de marche est bien souvent mis à profit pour la consommation. L'accessibilité croissante de la voiture aux centres commerciaux de périphéries et à certaines centralités depuis les années 1960, a rendu les efforts de retour à la piétonisation difficiles par endroits. Il n'est d'ailleurs pas rare d'entendre des commerçants dire que « si les clients pouvaient rentrer dans le magasin avec leur voiture, ils le feraient » (B. Dumas, enquête AID Observatoire, cœur des Pradettes, 2015)

« Les collectivités territoriales privilégient l'option des transports en commun pour les commerces des centres urbains, mais laissent la grande distribution de périphérie bénéficier de l'accroissement de la mobilité automobile » (Van de Walle, 2005).

La part modale des différents moyens de transport sera bien différente selon le type de déplacement regardé, en fonction de la finalité de l'activité (travail, achat, loisir...) et le lieu vers lequel les gens se rendent. Ainsi, il y a de fortes chances pour qu'un centre-ville, possédant un bon maillage de transports en commun et de routes, ainsi qu'une bonne accessibilité en modes doux, puisse connaître une plus grande part modale. De même, un quartier ou un centre-ville qui instaure une zone piétonne ou une zone à trafic limitée, augmentera certainement la part de mobilité piétonne ou cycliste. L'instauration de nouveaux moyens de transports pour faciliter les mobilités et le report modal de la voiture vers les transports en commun, modifie l'utilisation de la ville et peut impacter le commerce des centralités desservies.

3. Les transports en commun : des impacts sur le commerce difficiles à mesurer

Des observatoires sont souvent réalisés pour expliquer les impacts des transports en commun sur l'activité des commerces qui bordent la nouvelle ligne créée. Cet exercice reste compliqué et il convient de prendre suffisamment de recul pour éviter de porter des conclusions pour le moins hâtives et réductrices.

J-M. Offner met en exergue les fautes d'interprétations récurrentes observables lors d'études sur les dits « effets structurants du transport » (Offner, 1993). Ce dernier dénonce des comparaisons pour le moins hâtives entre un « avant » et un « après » l'infrastructure de transport. Ce type de comparaison commet l'erreur d'« isoler » la variable transport. Le risque est de « décontextualiser l'infrastructure de transport des conditions politiques, économiques et sociales qui ont permis sa réalisation et des phénomènes d'appropriation qu'elle entraîne » (Offner, 1993). Selon lui il conviendrait de s'intéresser davantage aux processus « d'agrégation, de synergie, d'interdépendance... ». Les infrastructures sont des « facteurs d'amplifications et d'accélération de tendances préexistantes ». Elles sont des « conditions nécessaires mais pas suffisante » au bon fonctionnement de projets. Des mesures d'accompagnements et de coordination restent essentielles pour assurer le succès d'un projet de transport. Selon Offner, il convient de rendre compte des tendances structurelles préexistantes dans lesquels s'intègrent les projets de transports. Ce dernier renvoie à la notion de « congruence », qui est le fait de coïncider, de s'ajuster parfaitement, pour s'affranchir du « rapport de cause à effet au profit d'un modèle d'adaptation réciproque ».

Les études sur l'avant/après infrastructure sont à prendre avec précaution d'autant plus que de nouvelles infrastructures « redistribuent les cartes » à différents niveaux et pas seulement en matière de mobilité . Il convient donc de s'interroger en amont sur ce qui correspond le mieux à un moment donné à une forme d'organisation spatiale. Ainsi lors d'études sur les effets des transports sur le commerce, il faut intégrer des paramètres plus larges qu'une simple observation de terrain (conjoncture, réglementation...). L'étude sur les impacts du tramway sur le commerce de l'agglomération clermontoise effectuée par le cabinet AID observatoire, met bien en avant les difficultés de l'exercice. De nombreuses études réalisées sur des agglomérations ayant connu la mise en place d'un TCSP tel que le tramway, ont montré qu'il est délicat d'attribuer des effets économiques sur une période donnée à un seul facteur, tel que la mise en service d'une ligne de tramway. « Si le tramway est un équipement très structurant au niveau urbanistique, il ne peut pas être le seul et unique facteur explicatif des mutations commerciales observées depuis sa mise en place » (AID Observatoire, effets du tramway, 2009). Le cabinet met en avant l'importance d'élargir le champ de vision et d'observer plus loin que les simples effets de cette infrastructure de manière isolée. Il est préconisé d'observer au niveau national le contexte économique, l'évolution législative,

l'évolution des comportements d'achats ; et au niveau local l'évolution de la structure démographique ainsi que l'ensemble des travaux d'aménagement et de voirie réalisés sur la même période.

De nombreuses études visent à évaluer les impacts des transports en commun sur le commerce, notamment en lien avec la mise en place de lignes de tramway. Cependant, cet exercice peut s'avérer insuffisant pour expliquer les évolutions d'une centralité suite à la mise en place d'une infrastructure importante tel un tramway, car elles sont des espaces particuliers de la mobilité. Les centralités étant (comme nous le verront dans la partie 3 du présent chapitre) en connection entre elles, il n'est pas rare que plusieurs moyens de transports convergent en ces points, favorisant ainsi l'intermodalité.

III. La centralité, un espace particulier de la mobilité

1. Qu'est ce qu'une centralité urbaine au regard du territoire ?

Les images 1 à 5 ci-dessous, ont pour but de faire réfléchir sur la signification du terme de centralité au sens urbain. Une centralité peut être diverse, comme le montre ces photos, et les représentations dans le temps peuvent évoluer.

Image 1. L'Atoll nouveau centre commercial de périphérie de Beaucouzé, inauguré en 2012



Source : <http://projets-architecte-urbanisme.fr/atoll-centre-commercial-eco-parc-angers-beaucouze-hqe/>

Image 3. Nouveau quartier de Grenoble, Caserne de Bonne, 2010



source : <http://www.agencedevilliers.com/archives/719>

Image 5. Quartier des Pradettes - place centrale, Toulouse



Source : Béatrice DUMAS

Image 2. Quartier de shopping de masse de New York, Times Square



Source : http://wikitravel.org/fr/Fichier:New_york_times_square.jpg

Image 4. Lieu emblématique de la centralité, par la puissance des institutions : Le Panthéon dans l'antiquité, Rome, illustration de 1878 du Illustrated London News



Source : <http://www.antiquaprintgallery.com/italy-the-pantheon-romeroma-antique-print-1878-144773-p.asp>

Ces photos représentent des centralités d'échelles différentes, n'induisant pas toutes la même utilisation malgré la présence de quelques similarités d'usages (le commerce y prend une place importante). Elles sont l'interface entre le/les moyens de déplacements et un lieu d'intérêt particulier pour l'utilisateur (habitat, commerce, bureau, loisir...). **L'Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, montre un centre commercial de périphérie, l'Atoll de Beaucozé. Les espaces de périphéries étant non liés au tissu urbain dense, il semble intéressant de se poser la question de la place de cette image dans cette série de photos sur les centralités urbaines. Les centralités urbaines sont-elles seulement liées à la continuité urbaine du tissu urbain dense ? Ce centre comporte un espace central ressemblant étrangement à une rue marchande traditionnelle avec une place centrale, des commerces, des aires de repos, des jeux pour les enfants, des terrasses de cafés. Malgré le caractère privé de cet espace, il comporte un espace à usage du public, au sein duquel il est possible de se promener librement comme dans une rue commerçante de centre-ville. Il est animé en journée et nombre de chalands s'y rendent pour effectuer des achats ou bien même pour s'y balader et se restaurer.

Les images 2, Image 3, Image 5 concernent quant à elles, des quartiers urbains insérés dans un milieu urbain plus ou moins dense. Pour exemple, l'aménagement du morceau de quartier de la Caserne de Bonne au sein d'un tissu urbain dense, en a fait une centralité urbaine dans les représentations sociales. En plus d'être des quartiers d'habitations, les quartiers représentés sur ces 3 images sont comme pour l'Atoll, des espaces récréatifs, de loisirs, d'achats et de déambulation. Il est alors possible de se demander si un minimum de mixité des usages (habitation, achat, loisir) est indispensable pour parler de centralité urbaine.

L'Image 4 quant à elle, a pour but de faire réfléchir à la fonction première de la centralité urbaine au temps de l'antiquité. A cette époque, la centralité urbaine (au singulier) était le centre historique, regroupant la place publique, les pouvoirs de décision et les équipements publics. Le commerce n'était alors pas une fonction prédominante de ce type de centralité. Ce n'est qu'à partir du Moyen Age que la fonction commerciale devient prépondérante dans les centres-villes, à travers la place du marché et les grandes foires (Navereau, 2011).

Partant de ces quelques observations, la notion de centralité urbaine semble complexe à appréhender. Les images 2 à Image 5, vont apparaître comme des centralités différentes les unes des autres selon l'échelle depuis laquelle elles sont observées et selon l'individu qui les observe. Si certes, le centre-ville est assez facilement considéré comme une centralité urbaine dans les représentations sociales, qu'en est-il de la périphérie, de nos rues animées et de nos places de quartiers ? Il convient alors de définir le terme de centralité pour comprendre les représentations et les usages que les citoyens en ont.

2. La centralité urbaine : définition et repères historiques

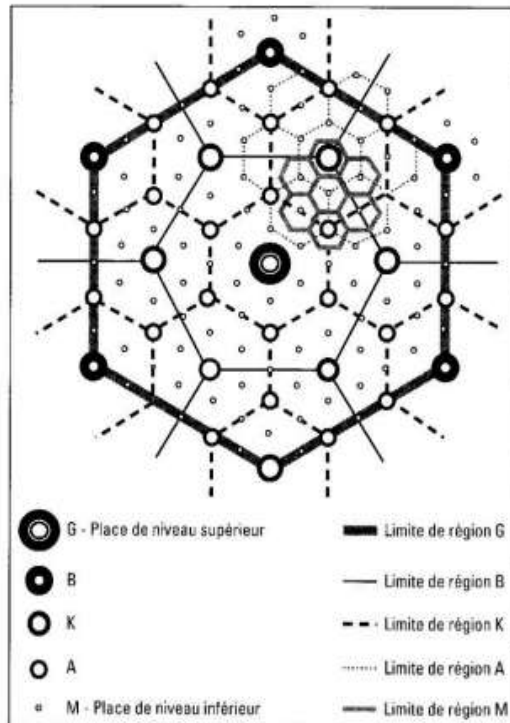
Pour partir d'une définition assez générique du Petit Larousse, la centralité est le « caractère de ce qui est central ». Est central ce « qui est au centre ; qui constitue le centre ». En analysant cette définition au regard de la ville, il est observable que le centre-ville ou les centralités ne sont pas toujours sur un positionnement géographique central. Cette définition n'est donc pas suffisante pour appréhender la notion de centralité. Une deuxième définition selon le Petit Larousse est la suivante : « c'est ce qui se trouve à un point de convergence ou de diffusion », ou encore caractère de ce « qui a la principale importance ». Cette définition est intéressante du fait qu'elle introduit la perception qu'une personne peut avoir à travers l'idée « d'importance » et de mouvance. Est important ce qui a de la valeur ou de l'intérêt au regard de l'individu ou d'un groupe d'individus. Ainsi, un quartier peut apparaître comme étant une centralité aux yeux d'un ou plusieurs individus, de par le degré d'intérêt qui lui est porté. Ensuite, l'idée de mouvement est ici portée par la notion de convergence ou de diffusion. En observant par exemple les infrastructures routières ou les réseaux de transports en commun sur une carte, des points de convergences sont facilement repérables, ils supposent la présence d'une ou plusieurs centralités.

Nicolas Lebrun dans sa thèse, explique qu'il existe deux types de centre : le centre « extraverti » et le centre « introverti ». Le centre extraverti n'est autre que le centre « géométrique » spatialisé, « qui n'existe que replacé dans un contexte spatial ». L'accessibilité est dès lors une condition indispensable de sa centralité (Lebrun, 2002). Le centre introverti se définit quant à lui par son contenu. « Le centre se marque par une présence : présence de fonctions, présence d'activités, présence de vie ». Le centre introverti peut-être une institution, un organisme, un lieu (centre social, centre de formation, centre commercial, etc.). Partant du postulat qu'il existe deux types de centres, Nicolas Lebrun finit par qualifier de centre comme « tout espace qui semble d'emblée se démarquer de ce qui l'entoure par un avantage patent (positionnement ou accessibilité, contenu fonctionnel) » (Lebrun, 2002). Il existerait alors plusieurs types de centres, comme avait pu l'identifier W. Christaller à travers sa théorie des lieux centraux.

La théorie des lieux centraux de W. Christaller (*Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, 1933) définit l'organisation spatiale selon le marché, les transports et l'administration. Les services délivrés par les villes dessinent des aires de marché et leur hiérarchisation en fonction du niveau de service délivré. Tous ces systèmes sont emboîtés et reliés entre eux. Cette théorie a été complétée par l'économiste A. Lösch (*Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, 1940). Il intègre à la théorie de Christaller les dimensions agricoles, industrielles, commerciales et les mobilités. Le système de Lösch est alors plus complexe, plus hiérarchisé, même si certains aspects restent manquants, comme la densité de

population. Ces théories ont permis de mettre le doigt sur l'organisation hiérarchique des centralités de nos villes. (Navereau 2011, Lebrun 2002)

Figure 4. W. Christaller : La théorie des lieux centraux



Source : Lebrun 2011 – extrait de Scheibling J., (1994), Qu'est-ce que la géographie, Carré Géographie, Hachette, Paris

Cette théorie définit donc des centralités de tailles diverses et d'usages différents, qui sont autant de points maillant le territoire et formant un tout (cf. Image 6). Penser la (une seule) centralité et non les centralités semble alors réducteur. (Navereau 2011, Lebrun 2002)

Beaucoup d'auteurs définissent la centralité unique d'une ville et non les centralités. Manuel Castells sociologue, urbaniste par exemple définit la centralité comme « la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville » (Castells, 1972).

Y. Chalas quant à lui définit la ville comme étant une ville polycentrique, soit une ville composée de plusieurs centralités émergentes qui apparaissent notamment dans ce qu'on appelait jusque là les « périphéries » (Chalas, 2000). Il démontre également les problèmes de planification que rencontrent ces centralités. Les politiques des collectivités se sont très longtemps tournées sur les centres-villes au détriment des périphéries comme unité propre. Les zones commerciales étaient initialement créés en dehors de la ville, sans réelle connection urbaine avec celle-ci (mise à part au niveau routier). Ce manque de continuité avec le tissu urbain dense des villes en a fait des unités propres. Ainsi, certains urbanistes définissent ces espaces comme des unités et non des centralités urbaines à part entière. Mais aujourd'hui en Europe et en France le centre-ville n'est plus la destination privilégiée des habitants. Les individus font de plus en plus de trajets de périphérie à périphérie

(habitation, lieux de travail, centre commerciaux, monde rural...). Grâce aux transports, il est possible de se divertir, d'avoir des activités, de sociabiliser sur plusieurs communes voire plusieurs agglomérations au cours de la semaine, mais même au cours d'une journée. L'identité urbaine de chacun se fait de plus en plus sur plusieurs appartenances territoriales. La rue, la place, la ville n'organisent plus forcément nos vies de la même manière qu'il y a quelques décennies. C'est l'individu qui se crée sa propre urbanité à travers son choix des lieux d'activités, lieux de vie. La mobilité est devenue fondatrice des réseaux d'appartenances et des modes d'appropriation des territoires. Il n'existe plus une centralité forte à travers le centre-ville, mais bien plusieurs centralités.

Dans les années 1930, les CIAM (Congrès International d'Architecte Modernes) et notamment le Corbusier dans la Charte d'Athènes prônaient le fonctionnalisme des villes en désolidarisant les grandes fonctions : travailler, habiter, se récréer et circuler (Charte d'Athènes et la ville fonctionnelle). Cette désolidarisation a provoqué la distension spatiale entre les lieux d'usages, facilitée par l'automobile. Les individus se retrouvent alors contraints de se déplacer davantage au sein de la ville éclatée pour subvenir à leurs différents besoins d'activités : pour pouvoir travailler, consommer, se loger. Cet éclatement se combine à l'apparition d'une multiplication de centralités non seulement au sein de la ville, mais aussi de plus en plus en périphérie.

Alors que les centralités monofonctionnelles apparaissent (ex. centre commerciaux de périphérie dans les années 1960-1970), un retour vers des centralités plurifonctionnelles est encouragé aujourd'hui. La ville contemporaine est une ville polycentrique, qui prône la mixité des fonctions dans les quartiers. Les nouvelles centralités sont déterminées par le choix des individus et sont impactées par l'évolution des modes de vie, des horaires de travail...

3. Les nouvelles centralités de la ville contemporaine

Dans la ville contemporaine, les centralités se sont multipliées, si bien que le centre-ville qui regroupait toutes les institutions et l'administration n'est plus aujourd'hui considéré comme la seule centralité. Selon Alain Bourdin, une centralité apparaît dès lors qu'il existe :

- « Une intensité dans l'offre de restaurants et de loisirs plus que la diversité de ses activités, »
- « Une attractivité liée à l'ambiance et au symbolique (jardins les plus recherchés, les centres commerciaux à la mode, les gares ou aéroports agréables, les centres historiques les plus fréquentés, les technopoles, les festivals, les événements sportifs, les manifestations...) »
(Bourdin, CERTU, 2003)

Les centres commerciaux, les grands axes commerçants, les gares, les parcs urbains, les quartiers, peuvent aujourd'hui eux aussi être considérés comme des centralités à part entière. Certains lieux peuvent devenir des centralités le temps d'une journée (ex : les places de marché). Plus une centralité regroupe d'activités diverses (commerce, administration, activités culturelles), plus elle prend de l'importance dans l'imaginaire collectif. Les centralités sont diverses et elles peuvent être identifiées selon qu'elles bénéficient de flux importants ou d'un atout original qui en font une centralité dans les représentations des gens. Selon A. Bourdin il est alors possible de différencier des centralités de flux (déplacements) et des centralités de scène (centre historique). Pour rendre une centralité plus attractive, il peut d'ailleurs être intéressant de coupler les deux types de centralités. Le succès d'une centralité passe par la qualité urbaine (espaces publics bien aménagés) et l'articulation sur des flux importants.

Cependant, la présence de plusieurs centralités pose la question de la pertinence de cette notion. F. Ascher dans son livre « Métapolis ou l'avenir des villes » appuie sur les changements profonds au sein de la société civile contemporaine (Ascher, 1995). La vitesse et l'autonomie des déplacements concurrencent la proximité. Il est essentiel aujourd'hui de réfléchir les villes à l'échelle des « métropoles » et pas seulement à partir de la centralité. La métropole est « une entité toujours plus large et englobe dans son aire d'influence toujours plus d'espaces ou de fonctions urbaines ». C'est une « nébuleuse qui regroupe un grand bassin d'emploi, d'habitat et d'activités » (Ascher, 1995)

Il est donc important de savoir ce qui est recherché lorsque la notion de centralité est évoquée. Est-ce l'animation urbaine qui définit une centralité ? Le regroupement de ressources et d'activités ?

Ainsi selon Ascher, aujourd'hui il est important de se séparer de la notion de centralité historique pour construire la ville, tout en créant de l'animation ; en concevant plutôt des espaces publics intégrant les transformations affectant les modes de communication et d'échanges ; et en maîtrisant urbanistiquement, économiquement, socialement et environnementalement les regroupements fonctionnels qui correspondent aux évolutions sociétales (ex : le problème des entrées de villes).

Pour créer l'animation, les collectivités ont bien souvent recours à la mise en place de linéaires marchands, artisanaux ou de services. Les politiques prônent de plus en plus la mixité fonctionnelle dans les nouvelles opérations d'aménagement, contrairement à la Charte d'Athènes, la volonté étant de rapprocher les lieux de vie, des lieux de travail et de consommation. Ces lieux deviendront-ils de nouvelles centralités ? Bon nombre de nouvelles opérations voient leur rez-de-chaussée vide, l'erreur étant de vouloir concevoir des projets mixtes à tout va, pour créer de l'animation urbaine, sans

réfléchir à une échelle beaucoup plus large, afin de s'assurer du succès d'une opération. Certes, le commerce contribue à l'animation, mais un minimum de regroupement reste indispensable pour favoriser les synergies. Qu'en est-il alors des lieux de "shopping" de nos villes, souvent identifiés comme des centralités emblématiques ?

4. Les lieux du "shopping" : La centralité identifiée à travers les périmètres marchands

Figure 5. Le shopping comme activité touristique à part entière : l'exemple à travers les sites internet des offices du tourisme de nos villes



Source : site de l'office du tourisme de la ville d'Anvers en Belgique
<http://www.visitantwerpen.be/>

Figure 6. Les quartiers de shopping clairement encadrés en violet sur la carte de l'office du tourisme de Lyon



Source : Carte de l'office du tourisme de Lyon <http://lyon-france.com/>

La centralité est dans les représentations collectives bien souvent le lieu historique regroupant les activités (le centre-ville). Dans ces lieux se regroupe un certain nombre d'activités qui fondent la ville, tels que les institutions, les administrations et les commerces et services. Ces lieux sont également souvent utilisés/vécus pour leur portée touristique, récréative. Les lieux de "shopping" font partie intégrante de ces centralités, ils sont des lieux de balades, d'échanges, de rencontres (Germes, 2007). Les guides touristiques font d'ailleurs bien souvent la part belle à la centralité commerciale (cf. Figure 5).

De nombreuses personnes appréhendent l'hyper centre à travers les rues marchandes principales. Il arrive même bien souvent que les centres-commerciaux de centre-ville et/ou de périphérie ressortent comme des destinations identifiées de loisir et de shopping (ex : centre commercial l'Atoll

à Beaucouzé, centre commercial la Part Dieu à Lyon, cf. Figure 6). Le flux d'usagers et l'usage des lieux en font des centralités à part entière. Ils sont des lieux non pas seulement d'achat, mais aussi des lieux de passage, de flânerie et de loisir. A contrario, les quartiers et centralités secondaires sont bien souvent peu identifiés et ne représentent pas des lieux de shopping ou de loisir hormis pour leurs résidents. Il n'en ressort pas moins qu'ils constituent des centralités à part entière pour les usagers de ces quartiers. Ils peuvent même devenir des centralités attractives lors d'évènements particuliers (braderies, marchés, spectacles/concerts, fêtes du quartier).

Les lieux de vie que sont les centralités, quelle que soit leur taille, ont des caractéristiques identiques. Elles regroupent très souvent un minimum d'activités et notamment du commerce et une convergence de flux matérialisée par plusieurs moyens de déplacement plus ou moins variés. Agir sur les mobilités semble alors également être un moyen additionnel pour modifier l'attractivité d'une centralité, pouvant se solder par une amélioration ou une déstabilisation du lieu concerné.



CHAPITRE II : Les déplacements en modes doux (actifs) : un atout pour le commerce des centralités ?

Illustration : extrait du site internet Citélib de Grenoble <http://citebib.com/citebib-by-hamo-page/>

Les collectivités sont nombreuses à se poser la question des mobilités pour redynamiser leurs centralités. Comme nous l'avons vu précédemment, le flux est un facteur-clé pour créer une centralité. La question des mobilités douces se pose donc pour participer à leur efficacité. Mais, attention, comme le dirait Offner, l'organisation des possibilités de mobilités peut être une condition nécessaire de réussite mais elle n'est pas suffisante.

Tous les « maux » des centralités ne viennent pas de l'accessibilité. Alors même si parfois certaines bénéficient d'un cadre urbanistique favorable grâce à la réduction de la présence de la voiture en ville, d'autres semblent ne pas pouvoir en dire autant. Après des années de système basé uniquement sur la voiture, il est difficile de revenir vers un équilibre dans les transports. La présence de grands centre-commerciaux périphériques pour lesquels la qualité architecturale et l'accessibilité s'améliorent constamment, rend la manœuvre encore plus délicate. Les collectivités se retrouvent face à un risque de voir leurs centres-villes désertés au profit de la périphérie, en diminuant drastiquement la présence de la voiture en ville. Alors même que certaines suppriment l'accès automobiles de périmètres entiers, d'autres essaient d'équilibrer les parts modales en rendant leurs centralités plus apaisées.

I. Rééquilibrer les circulations afin d'apaiser les mobilités et de redynamiser le commerce des centralités urbaines

1. Les zones piétonnes et zones de rencontres, ou l'animation retrouvée par les mobilités douces

A Metz par exemple, la ville a mis en place des zones de rencontre, en plus de zones 30 et de zones piétonnes (Murard, 2012). La zone de rencontre est un espace au sein duquel plusieurs types de mobilité sont possibles. Au sein de ces zones les mobilités sont gérées de manière à ce qu'aucune ne soit privilégiée par rapport à l'autre. Le piéton, le cycliste, la voiture, le bus, etc., tout le monde peut y circuler, en limitant les risques d'accidents dû à la vitesse. Ces zones de rencontres se situent entre la zone 30 et la zone piétonne. Les limitations sont de l'ordre de 20 km/h et des parkings minutes sont mis à dispositions pour favoriser l'achat quotidien. Ces zones de rencontre ont permis de renforcer l'animation des rues, notamment par la hausse observée du nombre de cafés-terrasses. La ville a cherché à mettre en place un accompagnement dans la mise en place de telles zones pour en assurer le succès. Ainsi certaines étapes en ressortent (Murard, 2012), à commencer par :

- la mise en place de la future signalétique de la zone apaisée avant même de commencer les travaux de réaménagement,

- la communication au moment de la mise en place des zones de rencontres (événementiel, flyers...),
- des observations et de la concertation avec les habitants et commerçants,
- une nouvelle vague de communication, 2 ans plus tard, pour s'assurer de la bonne compréhension autour de ces zones.

Ces zones de rencontres ne remplacent pas une zone piétonne et ne seront pas utilisées sur les mêmes périmètres. Il semblerait que les parkings minutes de ces zones fonctionneraient difficilement sur les rues commerçantes les plus prisées de nos centres-villes. En effet au sein de ces espaces, le chaland déambule pour effectuer plutôt des actes d'achat-plaisir. Il est dans une dimension de plaisir et de détente, c'est un instant pendant lequel il prend son temps. Le parking minute -notamment en dessous d'une heure- correspond davantage à un besoin de stationnement court, pour effectuer une course chez son épicier ou encore aller acheter son pain, il semble alors peu adéquat pour répondre à un besoin de stationnement d'un centre-ville dynamique. Pour fonctionner sur un centre-ville, un parking minute nécessiterait une durée ajustée, en fonction du temps que le chaland passe sur site ; temps qui sera certainement supérieur à celui nécessaire pour effectuer ses achats au sein d'une centralité de quartier. Une durée de stationnement supérieure est alors bien souvent nécessaire au sein d'un centre-ville.

D'autres exemples semblent avoir fait leur preuve, comme à Köniz (Berne) où l'aménagement d'une zone de rencontre en centre-ville a permis d'attirer de la clientèle venant de l'extérieur de la ville qui, depuis les travaux, représente plus d'un tiers des clients (Murard, 2012). Cette zone de rencontre s'est couplée à une amélioration de l'espace public entre 2001 et 2006. Même si la zone de rencontre semble une bonne alternative pour certains quartiers, les Zones Piétonnes ou les Zones à Trafic Limité (ZTL) semblent gagner de l'ampleur sur de nombreux centres-villes.

En Italie, par exemple, à Ferrare ou à Padoue, des ZTL ont été mises en place pour éviter la congestion des centres-villes. Le principe de la ZTL est de réduire l'accès des véhicules sur un périmètre défini afin de faire baisser sa part modale sur un périmètre assez large. C'est une alternative au péage urbain. Sur ces zones, les piétons, cyclistes et transports en commun ont la priorité sur les véhicules motorisés. Seuls les habitants, les services d'urgences et les livreurs y ont accès. Pour assurer leur succès, il est indispensable de mettre en place un accompagnement en proposant des parkings péri centriques avec des services (emplacements vélos, services de vélos gratuits, toilettes, etc.), les radiales vélos (axes d'accès principaux), doivent être sécurisées, le périmètre suffisamment large et les trajets piétons doivent être rapides. Sur Ferrare, la ZTL existe depuis les années 1960 et les commerçants semblent la plébisciter en arguant que « la qualité de vie

obtenue est favorable aux achats ». Les résultats obtenus sont une baisse du trafic automobile au profit des déplacements vélos. (Eric Chevalier et Yan le Gal, 2011)

L'exemple de Pontevedra en Espagne, "la ville où les piétons sont rois" :

Réforme mise en place en 1999 dans cette aggro de 83 000 habitants (Christine Cabiron, 2014)

Objectif : l'adaptation des automobilistes aux piétons, et non pas le contraire

Actions :

- Durée de stationnement limitée à 15-30 min,
- Limitation de la vitesse dans l'agglomération : 30km/h et 20Km/h en hyper centre,
- Stationnement en voirie supprimé au profit de parkings souterrains (payants) et de parkings dits « de dissuasion » car situés plus loin de l'hyper centre, à une dizaine de minutes à pied (ces parkings-là sont gratuits),
- Renforcement du nombre de policiers pour sanctionner et sensibiliser aux infractions routières,
- Montant élevé pour les PV de stationnement sauvage : 200€,
- Espace routier diminué au profit des piétons,
- Espace public requalifié : les trottoirs ont été supprimés au profit d'une voirie sans obstacles urbains, mise en place de bancs, d'un éclairage amélioré, d'espaces végétalisés et d'aires de jeux,
- Aucune implantation de grandes surfaces en périphérie n'est autorisée pour ne pas pénaliser le centre-ville

Résultats:

- 70% des déplacements se font à pied,
- baisse de la pollution de 61%,
- le trafic routier a chuté de 90% en hyper centre.

Enjeux : Faire réinvestir très vite les piétons dans l'espace pour éviter que la voiture « réinvestisse » les lieux. Un accompagnement est mis en place pour redonner l'habitude de marcher : carte de réseau piéton appelée « Metrominuto » et mise en place d'une forte campagne de communication. Edition en cours de la carte « Passominuto » qui s'axe sur les effets bénéfiques de la marche sur la santé (20 itinéraires qui indiquent le nombre de pas à faire, le temps parcouru et le nombre de calories dépensées selon les distances). La même chose est aussi prévue pour le vélo dans un rayon de 20km autour de la ville.

Figure 7. Plan piéton Metrominuto de la ville de Pontevedra en Espagne : Incitation à la marche à pied



Source : Site de la mobilité de Pontevedra <http://www.pontevedra.eu/movete/metrominuto/plano-distancias-e-tempos>

Ainsi, pour faire fonctionner une ZTL, il peut être intéressant de renforcer l'offre de parcs de stationnement de vélos et de location de vélos (à l'heure, à la journée, etc.). Mettre en place plusieurs petits parcs de stationnement semble d'ailleurs plus efficace que de proposer uniquement de gros parcs de stationnement en entrée et sortie de zone. Par ailleurs, travailler sur le partage de l'espace entre les piétons et les cyclistes est essentiel pour faire fonctionner ces zones (Christine Cabiron, 2014)

Pour fonctionner, la réflexion des nouvelles mobilités durables doit se porter également sur les villes moyennes, les quartiers de banlieue et les zones périurbaines et non pas seulement sur les grands centres urbains. Actuellement la circulation automobile est encore largement favorisée par les facilités d'accès des parkings de rue. Il est alors difficile pour les collectivités de réduire cette emprise pour requalifier les voies et favoriser la qualité de l'espace public pour les mobilités durables. Pour réussir la reconversion de ces rues, il est essentiel de proposer des solutions alternatives au stationnement de rue. Les parkings silo fermés peuvent alors répondre en partie au besoin, mais ils doivent s'articuler avec d'autres services et des aménagements pour faciliter la transition. Le parking doit être connecté à la rue pour fonctionner avec la prise en compte du piéton (orientation,

marquages, lumières...). L' « aire d'influence à pied » de ces parkings est d'ailleurs aussi très importante, pour favoriser son utilisation (Murard, 2012).

Le parking silo n'est d'ailleurs pas la solution la plus largement défendue par les commerçants eux-mêmes. Bon nombre d'entre eux défendent la plupart du temps le stationnement dans la rue, juste devant leur boutique. Ainsi, il est délicat de trouver des solutions uniques à mêmes de satisfaire à la fois les usagers et les commerçants eux-mêmes. De nombreux critères sont à prendre en compte pour réussir le retour à des centralités apaisées. Il est utopique de penser que ces solutions fonctionneront sans encombre. La voiture est encore largement présente dans nos rues, et la mise en place de zones de rencontres et de ZTL peut provoquer un report du trafic sur d'autres axes et le développement d'autres centralités avec le risque de reporter le problème du trafic sur des quartiers jusque-là plus apaisés. Ainsi, la piétonisation seule ne semble pas suffisante pour permettre de changer les habitudes sociétales.

2. Le recours aux transports en commun comme palliatif aux transports individuels et support des zones piétonnes

Pour accompagner le report modal de l'automobile vers d'autres moyens de déplacements et ainsi retrouver l'apaisement des centralités, les transports en commun peuvent jouer un rôle primordial.

En regardant l'exemple de Strasbourg, réputée pour être une ville cycliste, il est possible de constater la mise en place de services multimodaux forts (Berthier, 2014). Ainsi, les parcs de stationnement sont desservis par les transports collectifs, qui sont gratuits pour les détenteurs de carte de transport collectif. Le vélo, qui jusque-là était interdit dans les transports collectifs est de plus en plus accepté et permet à une personne venant de la périphérie de parcourir de longues distances plus rapidement, tout en pouvant circuler en vélo dans le centre-ville. La multimodalité jouant sur la combinaison tram+vélo selon les types d'espaces et les distances peut être un axe de développement intéressant dans certaines villes. Cette multimodalité est encore peu visible dans les villes, mais tend à se développer de plus en plus.

Dans certaines agglomérations il est encore rare de pouvoir embarquer son vélo dans un transport ou de trouver des points d'arrêts des transports collectifs à proximité des stations-vélos sécurisées et couvertes. Des efforts sont pourtant observables dans certaines villes, avec la mise en place de solutions de stationnement sécurisées aux abords des pôles d'échanges multimodaux (cf. Image 6).

L'Image 7, présente par exemple une rame ouverte du tramway allemand dans la ville de Stuttgart qui sert explicitement au transport des vélos.

Image 6. Lille – Grenoble, des solutions de stationnement et d'accès au réseau de transports en commun pour les cyclistes



Source : <http://www.ville.fr/fr/ville-abris-velos.aspx> / <http://www.altinnova.com/nos-realisations/altao-duplex-a-grenoble-38-isere.html>

Image 7. Stuttgart en Allemagne – Tram avec transport de vélo à l'avant



Source : <http://dyatica.tumblr.com/post/45770064644/intermodal-transportation-involves-using-two-or>

Les transports interurbains et les différents TCSP : les bus, les tramways et le métro, permettent de drainer de la population de plus loin et de favoriser le commerce. Les habitants des périphéries non véhiculés peuvent grâce à ces transports, accéder plus facilement au cœur de ville, il en est de même pour les utilisateurs de la voiture privée qui appréhendent leur venue en ville par crainte de ne pas trouver une place de stationnement et qui s'y rendent en transports collectifs.

Les avantages des transports en commun sont non négligeables pour une ville. Le tramway d'ailleurs, qui retrouve ses heures de gloire depuis une quinzaine d'années est vu comme un élément de redynamisation. En effet, la mise en place d'un tramway sur les axes majeurs des villes, permet de requalifier l'espace public de zones jusque-là non-renouvelés ou faiblement investis. Le fort cadencement et le flux sur les axes de tramway, permettent de réinsuffler une dynamique marchande pour les petits commerces qui la bornent, et ce notamment aux abords des arrêts. Une

étude effectuée par AID observatoire sur les effets du tramway de Clermont-Ferrand sur le commerce avant et après sa mise en service, a permis de mettre en avant un certain nombre de données très intéressantes (AID observatoire 2009).

Observatoire économique et commercial des effets du tramway clermontois :

Les études ont été effectuées deux ans avant et deux ans après la mise en place du tramway en 2006 auprès de 500 commerçants. Il est clairement énoncé, comme décrit par Offner, qu'il est délicat d'attribuer des effets économiques liés à un seul facteur. Il est vrai que le tramway reste un équipement structurant au niveau urbanistique, mais d'autres facteurs peuvent expliquer les mutations commerciales observées depuis la mise en place de la ligne.

Tout d'abord, la mise en place de lourds travaux a forcément eu un impact sur l'activité des commerces et a pu engendrer la fermeture de certains commerces, notamment les plus fragiles.

L'enquête auprès des commerçants a néanmoins fait ressortir certains faits marquants pour les commerces :

- « une **fréquentation en hausse**,
- les **amplitudes horaires** ont évolué : des commerces **ouverts entre midi et deux** plus nombreux, la proportion des commerces ouverts en début de soirée en baisse,
- des **livraisons mieux structurées**, une organisation moins floue,
- des **profils de clientèle en mutation** : la tranche d'âge correspondant aux actifs (25-60 ans) plus représentée en 2008 qu'en 2004 et des seniors plus présents aussi en 2008,
- une **clientèle qui utilise le tramway** au détriment du bus et de la voiture. »

La restructuration globale de la ville par la mise en place de ce tramway induit des effets indirects sur le commerce avec notamment l'accueil de structures attractives le long des axes (bureaux, commerces, équipements publics...) et l'accueil de nouvelles populations par la densité urbaine.

Cette étude, s'inscrit parmi de nombreuses autres études menées par des agglomérations concernant les impacts des transports en commun sur le commerce. Il est certes intéressant de constater quels sont les effets immédiats de la mise en place d'un tel moyen de transport, mais il reste néanmoins important de prendre du recul et d'observer l'environnement, les données sociodémographique ou les tendances de consommations pour s'assurer de prendre en compte toutes les données impactant la mise en place d'une telle infrastructure. Assez peu d'études permettent d'évaluer l'évolution d'une rue, d'un quartier sur le long terme, suite à l'implantation

d'un tramway. Même si certes des études avant/après la mise en place d'un axe de transport (bilan LOTI) font ressortir des données importantes, ce sont les effets sur le long terme qui restent les plus intéressants et parlants.

L'arrivée d'infrastructures de transports en commun lourdes entraîne une modification du paysage urbain. Les collectivités, incitées par le code de l'urbanisme, imposent de plus en plus de la densité autour de ces infrastructures de transport (dans l'esprit de cohérence urbanisme-transport). Selon le code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme doivent répondre à différentes orientations :

- Orientation à destination des PLU : « Dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, imposer dans des secteurs qu'il délimite une densité minimale de constructions » (art. L123-1-5 °)
- Orientation à destination du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT : « Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction » (art. L122-1-5 IX)

Ces dispositions induisent une densité future importante autour des infrastructures de transports et l'augmentation du nombre d'habitants peut aussi avoir un impact sur le besoin en commerce de proximité.

Lors d'une approche sur le commerce d'une centralité, il est essentiel d'élargir le champ de vision au maximum pour intégrer non seulement la notion des transports, de modes doux, mais aussi de l'habitat, des activités économiques et sociales. Des effets sont indéniablement induits par une politique de mobilité sur le commerce, mais ils restent à relativiser leur impact.

3. La prise en compte de la question du stationnement

Toute politique de mobilité doit intégrer la question de la voiture et notamment celle du stationnement. Une réglementation adaptée et spécifique par secteur peut permettre de favoriser une bonne rotation des véhicules et augmenter ainsi la capacité de stationnement en nombre de véhicules par jour.

Tableau 4. Identification des besoins de stationnement en fonction des typologies de centralités commerciales et du type d'achats identifié

Type de site	Type d'offre	Type d'achats	Stationnement automobile
Grande ville Centre principal	Moyenne et haute gamme	Achats exceptionnels et services Rayonnement large	Besoins importants en stationnement de moyenne durée (en ouvrage par ex.)
Centre de quartier	Dominante alimentaire	Achats quotidiens et de proximité	Besoins faibles Clientèle de passage Stationnement minute
Centres urbains de périphérie	Moyenne gamme	Achats quotidiens et hebdomadaires Rayonnement moyen à large	Besoins importants (secteur d'habitat individuel très motorisé) Clientèle de passage également
Ville moyenne et petite Centre principal	Moyenne et haute gamme	Achats exceptionnels Rayonnement moyen	Besoins en stationnement de moyenne durée à dimensionner selon surface du secteur piéton
Centre-bourg	Dominante alimentaire	Achats quotidiens et de proximité	Besoins moyens Clientèle de passage Stationnement minute

Source : B. Dumas, Extrait de "Commerce et zones à priorité piétonne : Anticiper les effets possibles" CERTU 2012

Le Tableau 4, met en avant les besoins de stationnement par type de localité commerciale. Les besoins sont bien différents d'une centralité de quartier à un centre-ville.

- Un centre-ville pourra accueillir avantageusement un parking en ouvrage ou des parkings-relais au bout des lignes de transport en commun structurantes. Des navettes peuvent aussi être mises en place pour faire le tour de la ville depuis et jusqu'aux stationnements périphériques pour faciliter les déplacements des usagers. Attention toutefois, pour être utilisés, les parcs-relais doivent se situer bien en amont des barrières de congestion et permettre un réel gain de temps.
- Une centralité de quartier, quant à elle, bénéficiera pleinement d'un stationnement minute pour répondre aux achats du quotidien.

Pour effectuer l'exercice de réaménagement du stationnement, il est essentiel de connaître la provenance de la clientèle et sa capacité de déplacement (voiture, transports en commun, vélo ou marche à pied). Un stationnement minute en centralité couplé à des parcs des stationnements périphériques lointains bien reliés au centre-ville peut être une offre complémentaire intéressante pour répondre aux besoins et capacités que les habitants peuvent avoir.

Mais alors que le stationnement semble souvent insuffisant dans de nombreuses villes françaises, il semble intéressant d'observer la rotation du parc public et du parc privé plus en profondeur pour comprendre d'où viennent les dysfonctionnements, comme l'a fait la commune de Villeurbanne (Diagonal n°191, 2014).

Gestion de l'existant sur Villeurbanne (Diagonal n°191, 2014):

72 000 places de parking pour 52 000 véhicules.

Les constats :

- 20 000 places sont des places du parc public et le stationnement est souvent saturé,
- Seulement 60% du parc privé est utilisé.

Enjeux : Mise en place d'une gestion efficace du stationnement pour une meilleure répartition des stationnements entre le public et le privé.

Action : Le nombre de places du parc public payantes a été augmenté

Résultats : Une plus grande fluidité du trafic et une rotation des véhicules sur les places du parc public : passée à 80%

Strasbourg une politique de stationnement globale (Berthier, 2014) :

- Réduction de places en centre-ville,
- Parkings-relais de périphérie à proximité des arrêts de tram,
- Stationnement payant en ville et limité à 2-3 heures sauf pour les résidents,
- Modulation des tarifs selon la zone et le type de stationnement,
- Stationnement plus onéreux sur voirie qu'en parking.

Une autre problématique de la sous-utilisation des parkings privés est la différence importante de prix observée entre une place de stationnement sur voirie et une place de stationnement en garage silo (ex : à Lyon un abonnement pour stationnement sur voirie coûte 16 euros par mois, alors que les places peuvent varier de 99 à 166 euros par mois en parking privé) (Diagonal n°191, 2014).

Le stationnement sur voirie pose un problème majeur de citoyenneté, car même si la voirie appartient à tous, il n'en reste pas moins que certains usagers en font un usage privé en immobilisant leurs véhicules plusieurs jours sur une même place. Cet usage pose un problème collectif, car le nombre de véhicules à la recherche d'un stationnement en centre-ville est estimé à 10% (Diagonal n°191, 2014).

Pour effectuer le changement, inclure les nouvelles technologies peut s'avérer être un choix intéressant (Chauvin, Lieure, Pinoteau, 2013). Un usager pourrait disposer d'informations concernant les différents moyens qui s'offrent à lui pour se déplacer d'un point A à un point B et le coût que cela représente. D'ailleurs en ce qui concerne le stationnement, les nouvelles technologies s'installent dans de nombreuses villes pour faciliter celui-ci et offrir une réponse adaptée. C'est le cas à Nice et dans de nombreuses villes européennes (Chauvin, Lieure, Pinoteau, 2013).

Le principe est d'inclure les nouvelles technologies pour faciliter le paiement des stationnements, induisant ainsi plusieurs avantages, exprimés de manière suivante :

- « plus besoin de monnaie, ni de carte
- paiement à distance sans se déplacer
- alerte SMS avant la fin du stationnement
- adaptation du paiement à la durée exacte du stationnement
- rapide, sécurisé, zéro papier »

Le but est aussi d'informer les usagers à l'avance des places disponibles par rapport à leur localisation, directement sur leur smartphone ou GPS. Un service de réservation anticipée au sein de parkings fermés pourrait aussi être inclut pour les localités les plus saturées (Chauvin, Lieure, Pinoteau, 2013).

Lorsqu'il est question de stationnement, il convient aussi de parler de stationnement pour les voitures électriques ou les voitures en libre service (cf. Image 9). Ces deux catégories de véhicules sont aujourd'hui de plus en plus prises en compte au niveau réglementaire.

Image 8. L'Auto partage Citelib à Grenoble et Bluely à Lyon



Source : <https://www.toyota-europe.com/world-of-toyota/articles-news-events/2014/citilib-by-hamo-launch.json> / <http://www.intermedia.fr/reseau/debloque-notes?page=133>

La loi ALUR par exemple, a réduit l'emprise des surfaces au sol affectées au stationnement traditionnel pour les nouvelles constructions de commerces, en émettant toutefois certaines exceptions : « les surfaces réservées à l'auto-partage et les places de stationnement dédiées à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sont déduits de l'emprise au sol des surfaces affectées au stationnement. La surface des places de stationnement non imperméabilisées compte pour la moitié de leur surface. » (Art. L111-6-1 du code de l'urbanisme). Cet article incite au développement des places de stationnement « vertes », en réduisant le nombre de places de stationnement traditionnelles imperméabilisées. Ces nouveaux types de véhicules (électriques, hybride, auto partage) nécessitent un traitement particulier, notamment avec des

bornes de rechargement pour les voitures électriques et des bornes de partage pour l'auto partage. Il convient donc de trouver un moyen pour proposer des solutions de stationnement susceptibles de répondre à ces différents types de véhicules.

La voiture reste le moyen de transport le plus utilisé dans nos villes et l'arrivée de nouveaux concepts de voiture partagées démontre bien l'importance accordée à ce moyen de déplacement par les individus. Avec la hausse des voies de TCSP et la diminution du nombre de places de stationnement de rue, le concept de voiture partagée semble être une alternative intéressante pour inciter à la réduction du parc automobile dans nos villes engorgées. Les phénomènes de partage, couplés aux transports en commun, aux modes doux et à une politique de stationnement fine, semblent s'allier pour faciliter la multimodalité. Toutes ces politiques de mobilité, qu'elles soient axées sur les modes doux, les transports en commun ou la voiture, provoquent des changements d'habitudes. Il convient alors d'accompagner ces changements pour en assurer la réussite.

II. Mesurer l'impact des politiques de mobilité sur le commerce

1. Les effets possibles induits des politiques de mobilités sur le commerce

Nous allons maintenant nous intéresser aux changements que provoque une nouvelle politique de mobilité sur les centralités commerciales en question. Le but étant d'anticiper les effets possibles.

Lorsqu'une centralité connaît un changement profond de son accessibilité, un certain laps de temps est nécessaire pour observer les nouvelles habitudes des citoyens. Des zones qui jusque-là étaient tournées pratiquement uniquement que vers l'usage de la voiture peuvent voir leur clientèle changer du jour au lendemain si les modes doux sont renforcés au détriment des véhicules privés. Cependant, il est observable qu'un cadre urbain qualitatif peut favoriser la déambulation piétonne à titre de loisir et les centralités les mieux équipées en termes de diversité commerciale, peuvent alors devenir des localités attractives et dynamiques. L'animation d'un quartier peut contribuer à renforcer le sentiment de sécurité, mais il n'en reste pas moins que certains habitants craignent une hausse du bruit et une baisse de la propreté de leur quartier avec la possible apparition de nombreuses terrasses qu'induisent ces zones apaisées (Murard, 2012).

Un autre phénomène observé issu de l'apparition de lignes de transport en commun structurantes et de zones piétonnes qualitatives est la hausse du prix de l'immobilier. Un quartier à l'espace public qualitatif et à l'accessibilité renforcée peut en effet voir en quelques années le prix de l'immobilier s'envoler. Cette hausse de l'immobilier s'accompagne généralement d'une modification de l'offre commerciale. Dans certaines rues, les plus prisées, les petits commerces indépendants ont laissés la place aux enseignes nationales faute de pouvoir payer des loyers toujours plus importants (phénomène en hausse depuis 20 ans) (Cabinet AID Observatoire).

La loi du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises instaure plus de droits pour les locataires de baux commerciaux dans le but de protéger davantage le commerce de proximité. Elle instaure notamment un plafonnement limitant la variation des loyers lors du renouvellement du bail.

Ces mutations, ainsi que les changements sociétaux survenus, modifient les habitudes des habitants qui s'attendent notamment à retrouver au plus près de chez eux un maximum de commerces de proximité, leur permettant de réaliser une partie de leurs achats à pied ou à vélo. Les commerces de la grande distribution alimentaire l'ont d'ailleurs bien compris. Face à la baisse de la fréquentation des grands centres commerciaux les grands groupes de l'alimentaire réinvestissent depuis quelques années les centralités de quartiers pour répondre au retour à ce besoin de proximité des citoyens (Garcez, Mangin, 2014)

Néanmoins, la présence de commerces sur des axes de moins en moins facilement accessibles aux véhicules motorisés pose la question de l'acheminement des livraisons de marchandises.

Le transport de marchandises en ville reste bien souvent relégué au deuxième rang. Or, il reste indispensable et très présent au sein des centralités commerciales. Il est essentiel de les prendre en considération lors d'aménagement, de restructuration ou de requalification urbaine. Une accessibilité mal adaptée au transport de marchandises peut provoquer une perturbation du trafic qui peut être néfaste pour le secteur concerné. De nombreuses villes ayant mis en place des rues piétonnes, doivent prendre en compte cette variable, en accompagnant le changement auprès des transporteurs et des commerçants ; en fixant des horaires spécifiques, en mettant en place des stationnements spécifiques, ou en proposant des moyens de livraison adaptés (ex. mini-camions électriques mis en place par la ville et spécifiques pour la livraison évitant la pollution et le bruit) (Murard, 2012).

Quant à la livraison des achats pour les particuliers, il est aussi possible de trouver des solutions avec par exemple la mise en place de tricycles électriques dans certaines villes (ex : Bayonne) (Centre ville en mouvement, 2014). Il en est de même, pour les consommateurs se déplaçant en transports en commun qui peuvent se retrouver en difficulté lorsqu'ils effectuent des achats encombrants.

Free'dom, le service de livraison à domicile (site internet Tendance Presqu'île) :

A Lyon les commerçants de la Presqu'île partagent le coût de la livraison avec les clients. Ils mutualisent ce service auprès d'un prestataire qui assure la course. Selon la zone de livraison, la course coutera entre 3 et 10 euros au commerçant et entre 0 et 5 euros au client. Selon l'heure de commande de la course, le client sera livré dans la journée ou le lendemain. Les questions d'assurance, poids et formats ont aussi été prises en compte.

Le client pourra être livré dans différentes zones de cette ville :

- Lyon-Villeurbanne (zone 1)
- Première couronne de Lyon (zone 2) : Caluire et Cuire, Vénissieux...

Les nouvelles centralités devront inévitablement se saisir de la question de l'accessibilité des clients et des fournisseurs pour pouvoir concurrencer les centralités de périphéries et la concurrence croissante du e-commerce livré à domicile.

Image 9. « Bayonne : des tricycles électriques pour les livraisons dans le centre-ville »



Source : <http://www.centre-ville.org/bayonne-des-tricycles-electriques-pour-les-livraisons-dans-le-centre-ville/>

Tous ces exemples permettent de faire ressortir des éléments de cadrage pour assurer le suivi et la bonne mise en marche des politiques de mobilité.

2. Quelques pistes d'analyses pour aborder la question de la mobilité sur les centralités commerciales

Que ce soit pour la mise en place d'une zone piétonne, d'une zone de rencontre ou d'un tramway, il semble important d'élargir le champ de vision pour réussir la mise en place de plan d'actions sur la mobilité des centralités urbaines. Tout changement implique une adaptation de la part des usagers, qu'il est important de faciliter pour éviter la désertion de certaines centralités.

Au vu des éléments discutés tout au long de cette première partie, il semble qu'un phasage lors d'études d'observatoires sur les changements en termes de mobilité, soit essentiel pour aborder au mieux la question des mobilités sur les centralités commerciales. Il s'agira ici d'essayer de définir les éléments à prendre en compte en amont, pendant et en aval de la conduite du changement, afin d'effectuer cet exercice d'observation de manière adéquate. L'étude d'AID observatoire sur les effets du tramway de l'agglomération clermontoise émet quelques pistes de données essentielles à observer qu'il s'agira ici de compléter, en fonction des différents arguments débattus lors de cette première partie.

Tout d'abord, il semble qu'une première phase de diagnostic et de mise en contexte soit primordiale pour appréhender au mieux le type de localité observée, son évolution, le contexte dans lequel elle s'insère, etc., avant la mise en place de tout changement. Si à l'issue de la première phase il est avéré

qu'un changement doit être opéré sur les mobilités pour redynamiser un tissu commercial, il restera indispensable de l'accompagner pour assurer au mieux sa réussite.

Ainsi, il peut être judicieux:

- D'observer les tendances nationales (contexte économique global, l'évolution réglementaire/législative, l'évolution des comportements d'achats, les tendances de consommation...)
- D'observer les tendances locales (l'évolution de la structure démographique, les classes d'âges, les projets en cours et à long terme, le poids de la centralité observée par rapport à la ville ou l'agglomération, les données de l'emploi dans le secteur du commerce...)
- De réaliser un comparatif avec des centralités comparables (fonctionnement urbain, qualité de l'offre, présence de transports en commun...)
- D'effectuer un diagnostic de terrain (qualité architecturale et de l'espace public, type d'offre, qualité des devantures commerciales, analyse de la mobilité/accessibilité, insertion paysagère...)

En parallèle de ce diagnostic, qui va fixer un certain nombre de points de repères, il semble important de comprendre le contexte social dans lequel s'insère la centralité observée. Ceci, en effectuant :

- Une analyse terrain approfondie (observation à différents moments de la journée),
- En discutant avec les commerçants, les habitants et les usagers,
- En proposant des ateliers de concertations, pour éventuellement s'inspirer des idées des personnes principalement concernées et conserver le soutien des habitants et commerçants dans la conduite du changement.

A ce stade, les enjeux principaux doivent ressortir et permettre d'évaluer l'importance des actions à mettre en place tout en appréciant leur faisabilité. Ces enjeux vont permettre de poser des objectifs clairs et un programme cadre. Il peut être intéressant à ce stade de proposer plusieurs scénarios d'aménagements pour évaluer le ressenti des usagers (concertation) et de la collectivité.

Dans le cas où une modification substantielle sur les mobilités est envisagée, il convient alors de garder en mémoire quelques notions évoquées précédemment à travers les différents exemples et pouvant accompagner la réussite de la redynamisation d'une centralité sur le long terme :

- Assurer un cadre urbain et des espaces publics de qualités (mobilier urbain, art, végétation, confort du revêtement du sol, éclairage, bon écoulement des eaux...)

- Proposer des transports collectifs adaptés (une simple ligne de bus peut très bien suffire s'il s'agit d'une centralité de quartier de type proximité, alors qu'un centre-ville nécessitera la mise en place d'un plus gros dispositif ou d'un fort cadencement)
- Proposer des solutions de stationnement adaptées et bien localisées (en ouvrage pour un centre-ville piéton ou des parkings relais au bout des lignes de transports en commun structurant ; un stationnement minute pour une centralité de proximité...)
- Favoriser la multimodalité (l'accessibilité piétonne et cycliste ne doit pas être mise au second rang, mais les autres modes de transports doivent aussi fonctionner adéquatement, en évitant les conflits d'usages)
- Assurer une bonne desserte cyclable, avec des pistes adaptées et des parcs à vélos bien localisés, sécurisés
- Prendre en compte le confort de la marche à pied, qui restera, quelque soit l'aménagement choisi, une composante essentielle et inévitable (qualité urbaine, solutions de livraisons pour les objets encombrants)
- Proposer des solutions pour les livraisons de marchandises (espaces de stationnements, acheminement par petits camions électriques...)
- Assurer le fonctionnement par rapport aux temporalités de la centralité (bus de nuit, si la centralité offre un large choix de bars, restaurants...)
- S'assurer du confort d'achat des usagers (proposer des livraisons clients en fonction du type de commerce si l'accès voiture est compliqué...)
- Mettre en place une signalétique adaptée pour chacun et pour les activités et équipement de la centralité
- Communiquer sur le changement en amont, pendant et quelques temps après le changement pour s'assurer de la bonne prise en compte et compréhension par les usagers,
- Créer des animations (mise en place d'un manager de centre-ville par exemple ou encore proposer des actions avec l'association de commerçants)
- S'inscrire dans les nouveaux modes de vie et de consommations en prenant en compte les nouvelles technologies (mise en place d'un site internet dédié au quartier...)

Si tous ces aspects sont pris en compte, l'évaluation sur les effets des mobilités sur le commerce sera alors beaucoup plus pertinente et valable.

Ce chapitre, a permis de mettre en avant les différentes évolutions que le commerce, les mobilités et même les centralités ont pu observer au cours du siècle dernier. Ainsi, aujourd'hui, un

accompagnement réglementaire se fait de plus en plus ressentir au niveau de l'urbanisme commercial et la législation encadre davantage les implantations de commerces, de manière à limiter l'implantation des grands formats dans les périphéries, tout en proposant des outils permettant aux collectivités de maîtriser au mieux les commerces de leurs centralités. L'activité commerciale est depuis l'arrivée de la grande distribution dans les périphéries très liée aux déplacements. Des phénomènes d'implantation de commerce sur des axes de flux sont aussi observables depuis les 10 dernières années, entraînant la diminution de l'activité des quartiers les moins accessibles. Depuis la mise en place des SCoT, des PDU et même avant, avec l'apparition des zones piétonnes, les collectivités redoublent de moyens pour mettre en œuvre des stratégies favorables au développement de leurs centralités. Depuis une dizaine d'année, de plus en plus de communes proposent des actions en faveur des modes doux, en renforçant l'intermodalité. Afin d'étayer ces propos et pour comprendre dans quelles mesures les politiques de mobilités peuvent être moteur de l'attractivité commerciale des nouvelles centralités urbaines, le troisième chapitre traitera de l'exemple de la place des Pradettes de Toulouse.

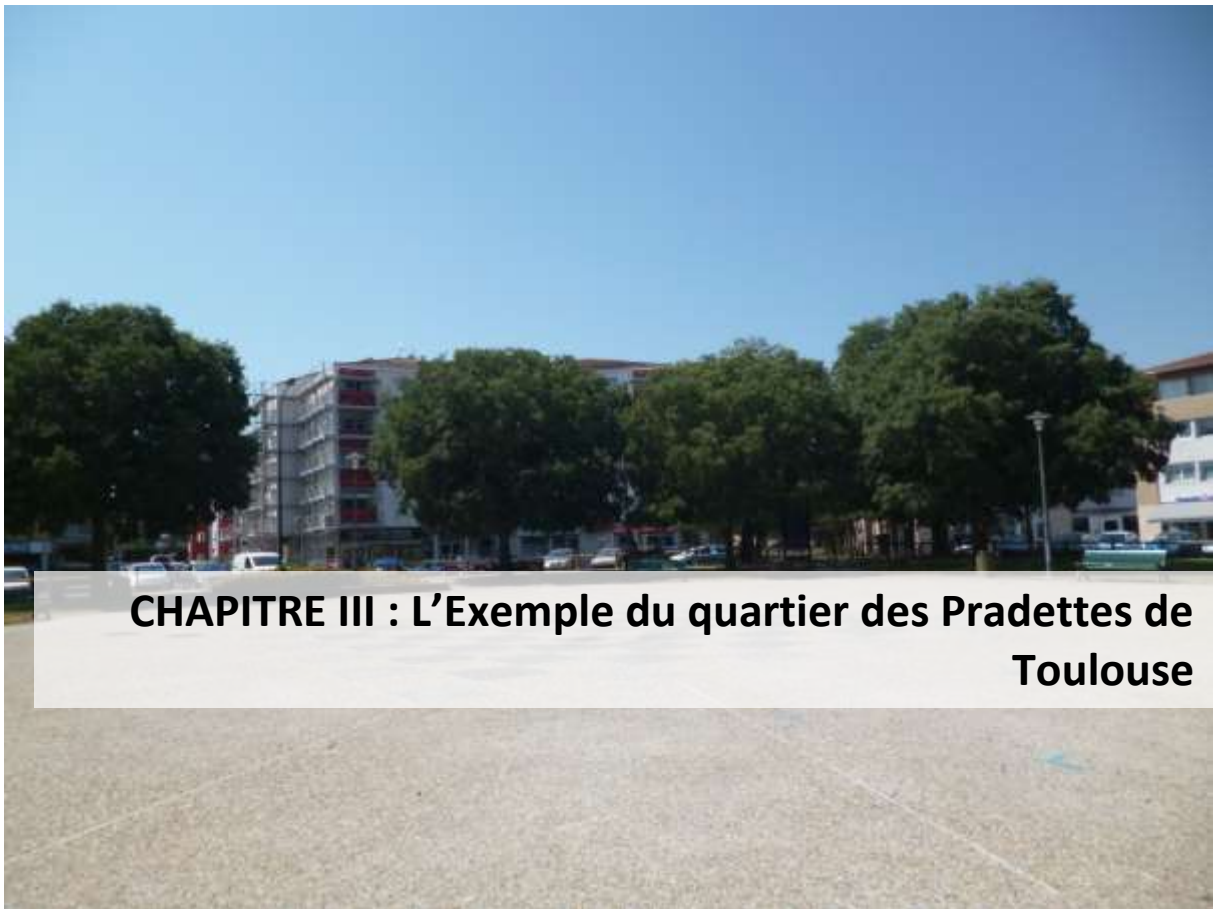


Illustration : Béatrice DUMAS, Diagnostic commercial de la place des Pradettes, 2015

I. Un quartier en perte de vitesse, une densité qui s'intensifie

Dans cette partie, il s'agira de traiter la question de l'impact des mobilités sur le commerce du quartier des Pradettes. La place des Pradettes est aujourd'hui au cœur des préoccupations de la ville de Toulouse, notamment du fait des nouveaux plans de développement urbains prévus entre la place des Pradettes et le quartier de Lardenne situé plus au Nord du site. Les terrains nus disponibles et les anciens locaux du tri postal situés au nord de la place sont ciblés par la ville pour effectuer des opérations d'aménagement urbains, sous le nom de « Bordeblanche », créant ainsi une continuité urbaine entre les quartiers de Lardenne et des Pradettes. La place des Pradettes est aujourd'hui regardée de très près pour optimiser au maximum l'intégration de ce projet à la trame urbaine actuelle. Ce nouveau quartier venant toucher celui des Pradettes, la ville de Toulouse a alors lancé des études urbaines poussées sur ce périmètre. Ce quartier périphérique de Toulouse comporte des équipements, des commerces, des espaces verts, etc. qui en font un quartier plutôt bien structuré. Or, depuis quelques années le quartier est touché par un phénomène d'insécurité, l'apparition de dysfonctionnements et un problème de cohabitation.

« Hier la place des Pradettes était perçue comme un symbole positif (un cœur de « village ») : commerces de proximité, vie de quartier dynamique et force du lien social. Aujourd'hui, le cœur de quartier est perçu comme le symbole d'une dérive délinquante avec comme un point de tension repéré autour des commerces. »
(extrait Contrat de Ville, 2014).

Au vu de ces problèmes d'insécurité et de délinquance, l'intégration du nouveau quartier de Bordeblanche pose question. Les commerces ont perdu de leur attractivité et le quartier est de plus en plus délaissé. La ville souhaite intervenir sur le quartier pour proposer des solutions à même de redonner un souffle à la place et au quartier. Agir sur la redynamisation commerciale, la requalification des espaces publics, le déploiement de la trame verte et la baisse du sentiment d'insécurité, semblent être les axes d'actions privilégiés pour « redorer » l'image du quartier (cf. Annexe 1. Cahier des charges « cœur des Pradettes »)

1. Un quartier en marge de la ville de Toulouse, présentant des disparités sociales

Le quartier des Pradettes est un quartier localisé en marge de Toulouse. Il se situe sur la couronne extérieure de la ville de Toulouse (cf. Carte 1). Le quartier des Pradettes, se situe à l'ouest de la ville de Toulouse. Il s'agit d'un quartier populaire, en rive gauche, entre Basso Cambo, Le Mirail et Lardenne.

Carte 1. localisation du quartier des pradettes dans l'agglomération toulousaine



Source : Béatrice DUMAS, Diagnostic commercial de la place des Pradettes, 2015

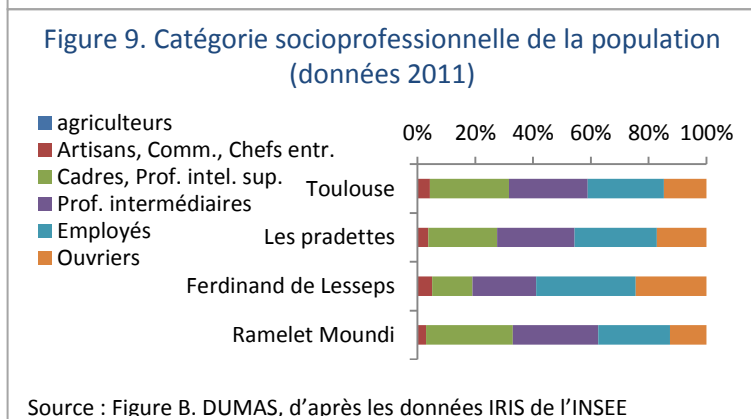
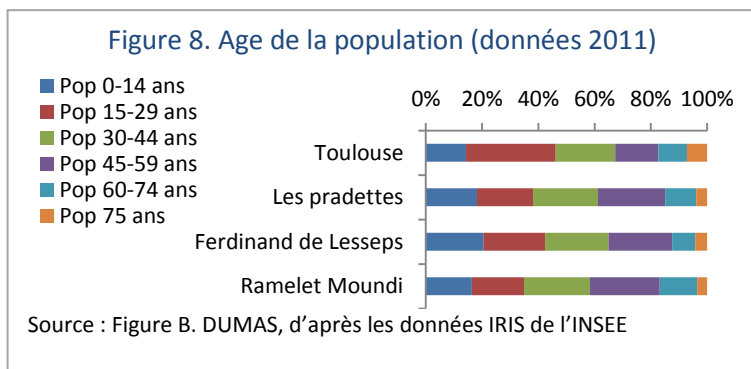
Au regard de la Carte 1, des ruptures sont observables, avec la rocade à l'Est qui éloigne physiquement et psychologiquement de la ville centre et le boulevard urbain à l'Ouest, qui coupe le quartier de la périphérie. Il n'existe pas de ligne de bus reliant directement le cœur de la place au centre de Toulouse sans effectuer de changement. En ce qui concerne les liaisons Nord et Sud, elles restent peu évidentes. Les quartiers de Lardenne et des Pradettes sont assez mal reliés du fait d'un

manque de continuité et d'aménagements entre ces deux quartiers, lien qui devrait en partie se créer avec le projet Bordeblanche. La liaison avec le Mirail et Basso Cambo reste quasi exclusivement routière, une ligne de bus permet toutefois de se rendre au métro de Basso Cambo depuis le cœur de la place.

Le quartier reste malgré tout, plutôt bien accessible en ce qui concerne l'accessibilité en véhicule privé et les continuités piétonnes au sein du quartier restent relativement bonnes. Le quartier dispose d'un fort potentiel d'espaces publics et tout particulièrement d'une trame végétale très qualitative. Il est moyennement dense et est caractérisé par un mélange de tissu pavillonnaire, de maisons individuelles et de petits collectifs privés, ainsi que de logements sociaux au sud de la place.



Pour comprendre au mieux les caractéristiques de la population, il est intéressant de regarder les données de l'INSEE par ilot regroupé pour l'information statistique appelé IRIS. Cette approche permet d'avoir une vision plus fine du quartier, que les données communales seules. Au niveau des Pradettes, les données à l'IRIS des quartiers Ramelet Moundi et Ferdinands de Lesseps semblent être les plus appropriées



(cf. Carte 2. Périmètre IRIS de l'INSEE) pour aborder l'échelle du quartier. Au niveau sociodémographique, il est observable que le quartier connaît des disparités. Cette disparité se

retrouve au niveau démographique avec une population composée majoritairement d'ouvriers et d'employés sur le périmètre Ferdinand de Lesseps et de cadres et professions intermédiaires sur la partie Ramelet Moundi (cf. Figure 9). En plus d'une disparité au

niveau des catégories socioprofessionnelles, la moyenne d'âge des Pradettes est plus élevée sur Ramelet Moundi que sur Ferdinand de Lesseps (cf. Figure 8).

Tableau 5. Evolution de la population entre 1999 et 2011

	Pop. 1999	Pop. 2011	Evol. 1999-2011
Toulouse	390 301	447 340	15%
Les Pradettes	5 892	6 407	9%
Ferdinand de Lesseps	2 696	2 785	3%
Ramelet Moundi	3 196	3 623	13%

Source : Tableau B. DUMAS, d'après les données IRIS de l'INSEE

Dans le même temps, la population a augmenté de 9 % entre 1999 et 2011, mais cette hausse reste limitée comparativement à la ville de Toulouse (cf. Tableau 5) . Le projet de 500 logements sur

Bordeblanche laisse quant à lui présager l'arrivée de près de 1 000 habitants sur les 5 prochaines années.

2. La place des Pradettes, bien plus qu'un quartier : une centralité

Au regard de ces quelques éléments de contexte, il convient de se poser la question de la représentation de la place des Pradettes. Peut-on définir cette place comme étant une centralité urbaine ou une simple place regroupant des commerces et des services ?

La localisation géographique de ce quartier en fait un quartier de périphérie au regard du cœur de la ville, mais en regardant de plus près, il est possible de constater que ce quartier fonctionne en relation avec les quartiers et les activités alentours. En effet, il exerce une influence jusque sur Lardenne et le Mirail-Basso Cambo de par sa position géographique. Certains équipements, services et activités drainent les habitants des quartiers voisins, comme par exemple la bibliothèque, mais aussi les points chauds et restaurants qui attirent la clientèle de bureau le midi. De la même façon, les quartiers du Mirail-Basso Cambo et de Lardenne exercent aussi une influence. Ces trois pôles restent relativement reliés par la diversité des activités et équipements qu'ils regroupent. De plus, l'effet « d'enclavement » de ces trois quartiers entre la rocade et le boulevard urbain en font un système qui fonctionne en

Image 10. Place centrale surdimensionnée au cœur du quartier des Pradettes



Source : Béatrice DUMAS, Diagnostic commercial de la place des Pradettes, 2015

interaction tout en restant relié à Toulouse et à la périphérie.

Au regard de la définition de Nicolas Lebrun abordé dans la première partie de ce mémoire, le quartier des Pradettes pourrait être défini comme une centralité extraverti du fait de son fonctionnement en lien avec les quartiers de Lardenne et du Mirail-Basso Cambo. La place pourrait quant à elle, être considérée comme une centralité introvertie, par la présence des activités (commerces, services, équipements) et de la vie qui en émane. Elle représente d'ailleurs un lieu de regroupement pour les jeunes des quartiers alentours, ce qui n'est somme toute pas anodin. La place des Pradettes a d'ailleurs la chance de disposer d'une grande place en son cœur qui dessine sa centralité. Ce ne sont pas tous les quartiers qui disposent d'un tel espace mais la dimension de la place et sa superficie semblent par moment l'empêcher de se remplir de vie (cf. Image 10).

Du point de vue de l'accessibilité, le maillage viaire principal ne laisse pas présager la présence d'une centralité au niveau de cette place. Au regard de la Carte 1, les axes majeurs ne convergent pas vers le cœur du quartier mais semblent le contourner. Les flux sont, pour la plupart, orientés vers le centre de Toulouse.

Au vu de ces éléments, il semble que la place des Pradettes, prend une dimension particulière au sein du quartier. La présence des commerces, des services et des équipements en font un lieu de passage, de vie, de regroupement, etc. Le collectif des Pradettes (association de quartier) cherche d'ailleurs à renforcer cette fonction d'animation qui reste une caractéristique fondamentale d'une centralité, par le biais d'un marché de plein vent. Cette place qui autrefois semblait être une place très animée (aux dires des commerçants les plus anciens) a perdu de sa splendeur et le sentiment d'insécurité ne fait que renforcer cette perte d'attractivité.

3. Dysfonctionnement et insécurité au cœur des Pradettes

Les habitants du quartier des Pradettes ressentent depuis quelques années un phénomène d'insécurité, lié à un dysfonctionnement du quartier. Le cœur de ce quartier, matérialisé par la place des Pradettes, se montre de plus en plus vulnérable. Un déclin commercial y est observable, notamment sur la partie nord de la place, les aménagements urbains sont obsolètes et les situations résidentielles sont fragiles. L'insécurité est alimentée par des activités de trafic notamment, de plus en plus visibles et ressenties, générant un climat et une ambiance tendue. Certains aménagements de la place accentuent ces difficultés. En plus de l'illisibilité des itinéraires piétons, les halls d'entrée

sont dégradés (cf. Image 12), les matériaux vétustes, les espaces délaissés et le nombre d'usagers reste faible à certains moments (D'une ville à l'autre, 2015). Un commerce sur la place était jusque là, source de tension, mais vient d'être racheté par la ville pour effectuer une percée dans le linéaire et ainsi relier la place des Pradette au projet Bordeblanche (cf. Image 11).

Image 11. Ancien coiffeur de la place des Pradettes, un commerce source de tension (regroupement de jeunes). Future ouverture sur le quartier Bordeblanche



Source : Atelier Technique, cœur des Pradettes-Bordeblanche, 2014

Image 12. La résidence Marie Galante, place des Pradettes, « Une cage d'escalier lieu de squat et de trafics »



Source : Atelier Technique, cœur des Pradettes-Bordeblanche, 2014

Les habitants et les professionnels, en plus d'avoir le sentiment que la place est déconnectée du quartier et du reste de la ville, se sentent délaissés par les pouvoirs publics (Atelier Technique, cœur des Pradettes-Bordeblanche, 2014).

Recueil de paroles des habitants et personnes de passages

« J'ai un peu peur des jeunes, qui sont sur la place ou sur le bâtiment bleu. Quand je vais à l'école avec mes petits frères, j'évite de passer sur la piste rouge, ils m'ont embêté déjà ; je passe par la rue où il y a des voitures, mais il y a beaucoup de voitures et c'est un peu dangereux avec mes petits frères. » [jeune fille de 10 ans]

« Pour venir, je prends avenue de Lardenne, Ramelet Moundi, pas par la place, par l'arrière des Pradettes » [personne en vélo]

« Au parc [des Cèdres], les anciens n'y vont plus ; les nounous y vont à plusieurs et elles ont une bombe lacrymo ; le parc vers l'école Viollet le Duc maintenant pose des problèmes aussi. » [habitante d'une impasse pavillonnaire, depuis 30 ans]

« A Pradettes, pas mal d'animation, quartier sympa, même si du remue-ménages de temps en temps. C'est jeune, dynamique, très mélangé au niveau de la population, aussi bien au niveau ethnique que classe sociale, et ça nous plait bien l'idée qu'on puisse cohabiter. » [jeune père de famille d'une impasse pavillonnaire du côté de Météo France.]

(Réussir l'Espace Public. 2015)

Comme le montre ce recueil de paroles d'habitants, l'ambiance ressentie du quartier se dégrade. Même si certaines personnes ne semblent pas ressentir une forte insécurité, il n'en reste pas moins que la perception générale semble assez négative. Trafic de stupéfiants, Cambriolages, errance juvénile, occupation et territorialisation, dégradations et troubles à la tranquillité, nuisances, renforcent ce sentiment et participent au problème d'accessibilité à l'espace public (Réussir l'Espace Public, 2015). Le quartier fait d'ailleurs l'objet d'un contrat de ville pour la période 2015-2020, dans le but de répondre aux problématiques sociales du quartier et de contribuer à son apaisement. Depuis juin 2015, le calme est quelque peu revenu sur la place des Pradettes, qui a fait l'objet d'une observation accrue par les services de police, mais pour combien de temps ? Des caméras de vidéo-surveillance devraient d'ailleurs faire leur apparition sous peu au sein de la place dans le but d'apaiser le quartier (B. Dumas, d'après les échanges avec le président de l'association de commerçant, 2015)

Résoudre les problèmes d'insécurité au cœur des Pradettes, reste un enjeu majeur pour la ville de Toulouse. L'apaisement du quartier reste une préoccupation, afin d'assurer l'arrivée de nouvelle population (Bordeblanche) dans de bonnes conditions, sans risquer d'étendre ce phénomène vers ce nouveau morceau de quartier.

4. Requalification de l'espace public et redynamisation commerciale, un enjeu pour le cœur des Pradettes.

Après la mise en place du projet d'aménagement d'ensemble du nouveau morceau de quartier « Bordeblanche », la ville de Toulouse a lancé début 2015 « une étude programmatique pour la requalification d'espaces publics et la redynamisation du cœur des Pradettes ».

Cette étude, s'inscrit dans la lignée des études réalisées lors du diagnostic préalable à la réalisation du projet d'aménagement d'ensemble de Bordeblanche. La démarche, toutefois, se concentre ici sur la place des Pradettes et les alentours. Le but étant de requalifier l'espace public ainsi que de redynamiser les commerces pour régler le problème de sécurité du quartier. Cette problématique est intéressante, car à travers l'espace public, elle touche aussi à la question de l'accessibilité et donc de la mobilité qui restent inextricablement liées. Les nouveaux projets d'aménagements de tramway par exemple font l'objet d'une requalification de l'espace public. Tout comme une requalification de place va toucher à la redéfinition des voiries, des accès, des traversées piétonnes, etc. C'est ici la mobilité et la question de la redynamisation commerciale qui nous intéresse.

La Carte 3 ci-dessous définit les différents périmètres de réflexion de la ville de Toulouse. Le périmètre jaune, concerne la place des Pradettes et ses abords. Le périmètre violet correspond quant à lui au périmètre de projet d'aménagement d'ensemble de Bordeblanche et le périmètre rouge correspond au périmètre de réflexion élargi, englobant une partie du quartier de Lardenne au nord et le quartier des Pradettes.

Carte 3: Périmètre du cœur des Pradettes : Intégrer le projet Bordeblanche dans son environnement



Source : Atelier technique n°1 Cœur des Pradettes-Bordeblanche, 18 novembre 2014,
Toulouse Métropole

Afin de travailler au mieux sur la question des mobilités et de l'espace public, il convient de comprendre le contexte dans lequel le quartier s'inscrit et l'impact des futurs projets ne doit pas être négligé. Le futur quartier comprendra (au sud de la partie violette de la Carte 3) un pôle d'équipements publics à proximité de la bibliothèque déjà existante (crèche, maison de quartier, local jeunes, City stade) permettant de créer un lien avec les activités de commerce et de service déjà présent sur la place des Pradettes.

Un total de 550 nouveaux logements est prévu sur le quartier. Ce nouvel arrivage d'habitants, représente un potentiel de futurs clients pour le quartier des Pradettes qu'il faudra prendre en compte. Des stationnements sont aussi prévus de manière à répondre aux besoins des nouveaux habitants, mais aussi pour répondre au besoin de stationnement généré par les nouveaux équipements publics. Le Tableau 6 ci-dessous reprend les éléments généraux de programmation du projet.

Tableau 6. Programmation du futur quartier Bordeblanche

	Projet actuel
SHON	38 400 m² dont 400 m² d'activités
Nombre de logements Parcelle EST Parcelle OUEST	550 150 400
Nombre de logements sociaux ACCESSION et LOCATIF	Environ 165, soit 30%
Nombre de places de stationnements	869 places Dont 90% en sous-sol
Typologies de l'habitat	3 types : Collectif, Plot, Intermédiaire
Espace publics	10 000 m² : ➢ 1 place ➢ 1 jardin public + liaisons douces
Équipements publics	1 city-stade 1 équipement socioculturel 1 crèche

Source : extrait de, *Demain Notre Quartier*, Commission de quartier LARDENNE -
PRADETTES-BASSO CAMBO, Réunion publique, 15 octobre 2012

Ces premiers éléments de contexte et de redéfinition du projet de la ville de Toulouse, permettront d'effectuer un diagnostic plus complet du quartier dans le but d'approcher la question qui nous intéresse ici, « *Les mobilités peuvent-elles être un moteur de l'attractivité commerciale des nouvelles centralités urbaines ?* ».

II. Diagnostic et contexte : un quartier périphérique d'agglomération

1. Tissu urbain d'un quartier aux limites de Toulouse : entre périphérie et ville intense

Le quartier des Pradettes est un quartier entre ville intense et ville périphérique. Il est composé d'une variété de typologie de bâti, allant de l'individuel au collectif pour le logement allié à des bâtiments d'activités. Les opérations de logements individuels sont reliées par un maillage interne parfois complexe, avec de nombreuses rues en impasse. Les logements collectifs sont, pour la plupart, non reliés à l'espace public, avec des opérations fermées sur elles-mêmes (grillages). Le bâti d'activité est implanté au milieu d'une grande emprise foncière, tout comme la plupart des opérations de logements du quartier. Ce quartier a en partie été construit au « coup par coup », avec des bâtis très mélangés, des parcellaires de taille diverses, limitant la densité et les liens entre les voies principales. Le maillage des voies est étroit par endroits, ce qui pose la question de la desserte des opérations. Cette diversité, pose la question de la maîtrise de la densification et de la desserte du quartier en cas d'opérations futures (Agence Turbines, 2011).

Au sein même de la place des Pradettes, le bâti de petits collectifs alignés sur la rue, reste assez banal. Des arcades en bas d'immeuble viennent accueillir les commerces et services du quartier, posant alors la question de la limite publique, privée. Le revêtement sous arcade n'est pas homogène à celui de la continuité de l'espace public. Les gouttières donnant sur l'espace public sont détériorées, sans que personne ne prenne en charge leur remise en état. Les limites avec l'espace public des immeubles de logements sociaux restent les mieux travaillées et les plus qualitatives. Cette différence pose la question de l'investissement des privés dans la rénovation et l'entretien de leur bâti, qui impacte la qualité visuelle de cette place et joue sur l'image des commerces qui y sont directement confronté.

« Vous voyez les gouttières là ! Ca fait des années qu'elles sont cassées et que personne ne les répare, l'eau s'évacue mal et les jours de pluie il y en a partout devant le magasin. » « Les dernières réparations c'est la commune qui a du les faire, car les propriétaires ne veulent pas investir... » [président de l'association de commerçant, gérant de l'épi du midi]

(B. Dumas, AID Observatoire, 2015)

Au niveau de l'espace public, des efforts ont été faits avec la requalification récente du cœur de la place des Pradettes. Les accès, la voirie et les trottoirs restent encore à retravailler, pour faciliter l'accessibilité du site aussi bien en voiture, qu'en transport en commun ou en modes doux. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) est aussi au cœur des préoccupations avec un site qui reste encore insuffisamment accessible (margelles devant les commerces, traversées

compliquées...). Aux abords de la place, des continuités vertes sont observables, avec des cheminements piétons végétalisés et des rues arborées, donnant à l'ensemble une identité marquée par le végétal.

Au sein même du quartier et à très grande proximité, de nombreux équipements publics et bâtiments d'activités sont observables. Ils contribuent au dynamisme du site et à l'apport de flux de personnes. Ainsi, le site de la Dépêche à proximité du quartier Bordeblanche en est un exemple frappant. Il participe à l'activité régulière et à l'identité des lieux. La bibliothèque, quant à elle, draine de la population des quartiers alentours. Même la zone d'activité de Basso Cambo contribue au dynamisme des Pradettes, par l'afflux de clients qui viennent acheter leur sandwich le midi sur la place ou prendre un plat à emporter.

Même si le dynamisme de la place n'est plus ce qu'il était dans le passé, l'activité du quartier reste bien présente. Une certaine densité d'habitants et des flux pendulaires y sont observables. Ces aspects posent la question de l'accessibilité du site pour ces populations aux différents moments de la journée.

2. Une accessibilité au quartier inégale, au regard des différents modes de déplacements

Au vu du mélange d'activités au sein du quartier et sur ses pourtours, il semble essentiel de traiter de la question de la mobilité de manière adéquate, pour faciliter la fluidité des déplacements et l'accessibilité.

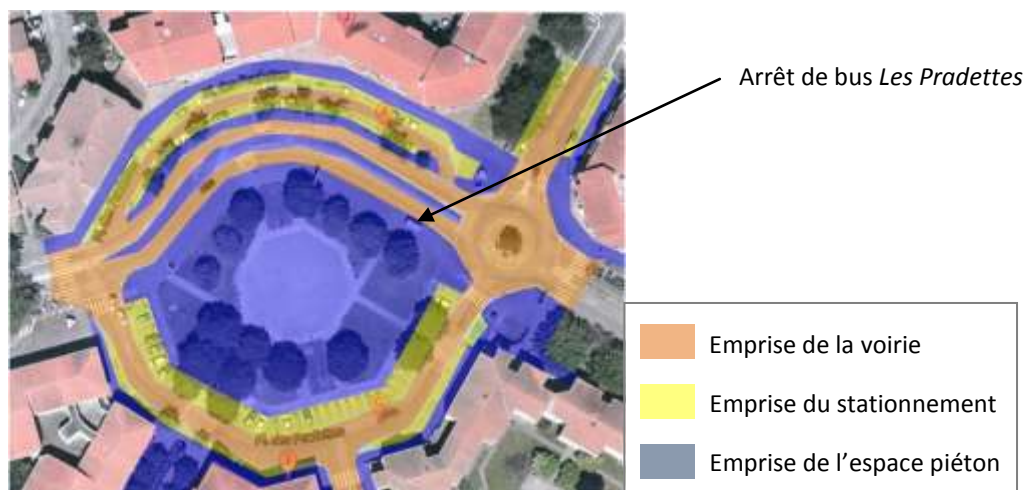
La voiture, à ce jour est l'un des moyens de déplacement le plus utilisé au sein de la place. En effet, l'accessibilité en transports en commun n'est pas optimale et les déplacements modes doux restent assez marginaux ou limités à de courtes distances. D'ailleurs, la complexité du maillage abordée ultérieurement renforce la difficulté de déplacement.

Le quartier est aujourd'hui desservi par 2 lignes de bus, reliant soit, à l'arrêt de métro de Basso Cambo ou, à une ligne de bus, se rendant tous deux dans le centre de Toulouse. Les lignes reliant à Basso Cambo, impliquent un rallongement de l'itinéraire, puisque cet arrêt ne se trouve pas sur le chemin de Toulouse depuis la place des Pradettes. Le trajet effectué par les bus n'est pas optimal du fait d'un maillage viaire complexe. Il n'existe actuellement pas de ligne de bus directe connectant à la centralité de Toulouse, ce qui complexifie le déplacement en transports en commun, le rendant assez peu compétitif. Les horaires de bus en soirée sont assez limités (fin de service à 21h), alors même

que le métro fonctionne jusque tard dans la nuit. L'arrêt de bus principal de la place des Pradettes est difficile à rejoindre à pied. Bien que localisé centralement au niveau de la place, les traversées piétonnes sont à ses abords inexistantes et la largeur des voies à cet endroit-là renforce cette difficulté.

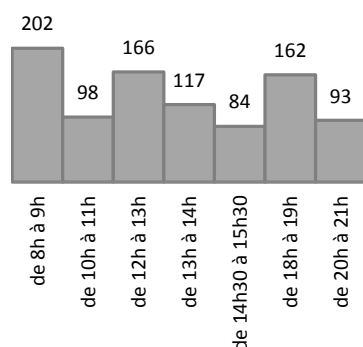
Au niveau piéton et cycliste, il existe un bon mail. Il est, quant à lui, relativement bien fourni, avec des voies réservées aux modes doux ou éloignés de la voirie. Cyclistes et piétons se partagent par endroits des largeurs de trottoirs peu propices à cette cohabitation. Dans l'ensemble, les voies cyclables sont assez bien marquées au sol, soit de façon réservée, soit en partage de voie, tantôt avec le piéton, tantôt avec la voiture. La place des Pradettes dispose même d'une station de vélo en libre-service fournie et quasiment toujours pleine. Le piéton est quant à lui relativement à l'aise avec des voiries principales aux trottoirs de bonnes dimensions. Les voiries secondaires, voire de desserte disposent de trottoirs plutôt étroits voire inexistantes sur un côté de la chaussée. La place des Pradettes est favorable au piéton, bien que les traversées ne soient pas toujours matérialisées au bon endroit, les espaces sont, quant à eux, volumineux. Certaines emprises de voiries et certains espaces publics de la place sont d'ailleurs de bien grandes dimensions par rapport au public qu'elles accueillent. Le cœur de place est vaste et sous utilisé la majeure partie du temps. Des voies de desserte pour le stationnement minute élargissent l'emprise de la chaussée autour de la place. Il semble y avoir un problème d'échelle au niveau de cette place, qui paraît être d'une dimension trop grande par rapport à l'usage qu'il en est fait. « Les routes plus importantes semblent, comme les places, surdimensionnées et calibrées pour des trafics intenses sans réelle hiérarchie » (D'une ville à l'autre, 2015). La Carte 4, rend compte de l'emprise foncière des espaces piétons et automobiliste autour de la place des Pradettes. Les emprises routières sont ici surdimensionnées par rapport au flux de voiture journalier.

Carte 4. Répartition des espaces piétons et automobilistes de la place des Pradettes



Source : Atelier technique n°1 Cœur des Pradettes-Bordeblance, 18/11/2014, Toulouse Métropole

Figure 10. Flux routier sur l'av. Arthur Huc à l'entrée de la place des Pradettes



Source : D'une Ville à l'autre, *Cœur des Pradettes : Etude de requalification des espaces publics et de redynamisation commerciale*, 2015.

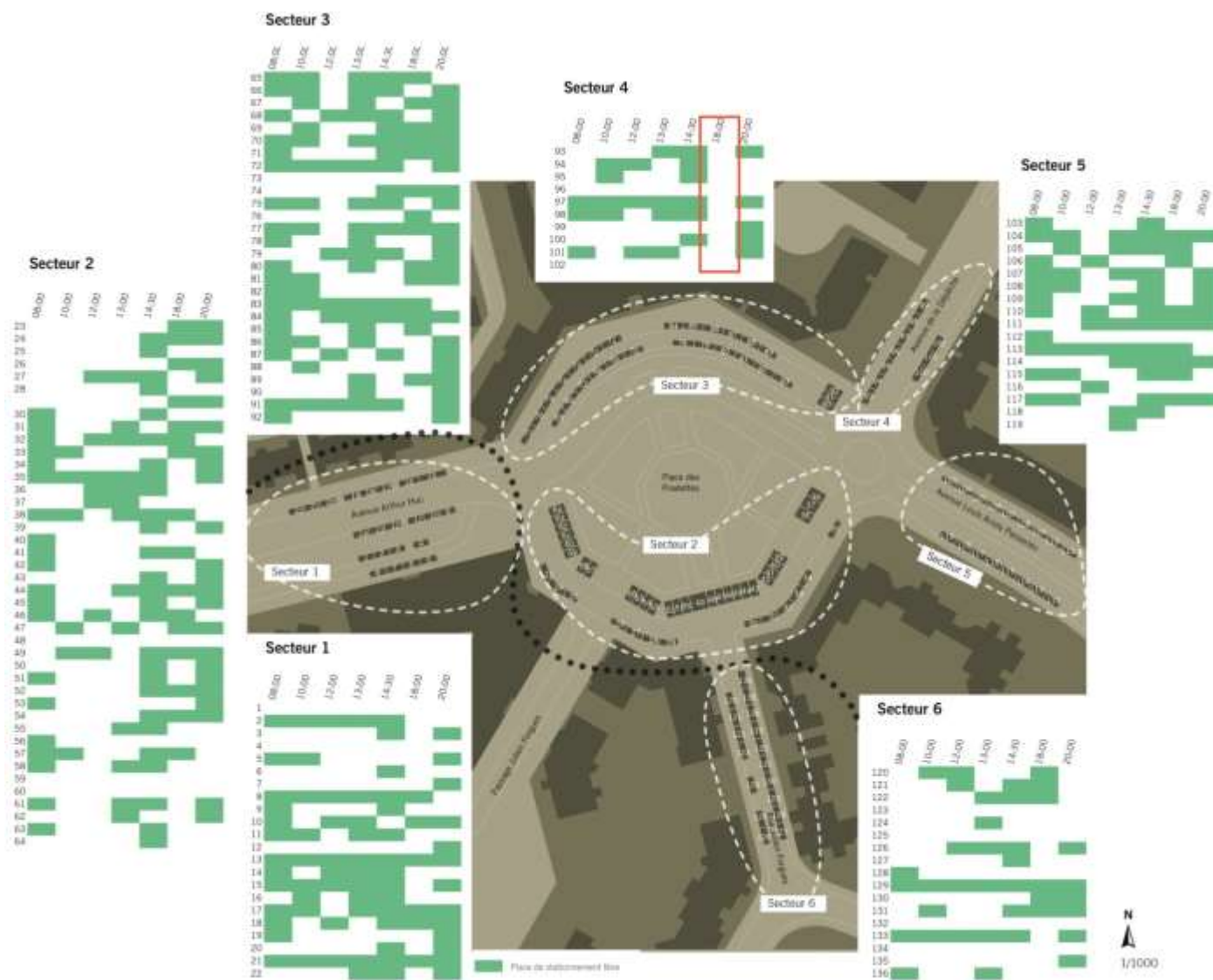
Le flux routier de l'avenue Arthur Huc à l'entrée Est de la place des Pradettes reste limité à environ 1 000 véhicules par jour, avec trois pics observables le matin de 8h à 9h, le midi de 12h à 13h et le soir de 18h à 19h (cf. Figure 10). Ces observations démontrent qu'il existe des déplacements pendulaires sur la place.

Au regard de la Carte 5, il est d'ailleurs observable qu'aux heures de la pause méridienne et de 18h à 19h, il y a une utilisation plus importante de la place par les usagers. En effet, cette carte, fait référence

au taux d'occupation des places de stationnement du cœur des Pradettes. Le blanc, correspondant aux places de stationnement utilisées par les usagers et le bleu, aux places de stationnement libres. Au regard de cette carte, il est observable que le stationnement de la place n'est saturé à aucun moment de la journée. Les moments de la journée où le stationnement est le plus utilisé sont de 12h à 14h et de 18h à 19h. La Figure 11, met quant à elle, en évidence le temps d'occupation des places de stationnement par une même voiture au cours de la journée et permet de repérer les voitures ventouses (voiture qui reste sur une même place de stationnement tout au long de la journée). Ainsi, il est possible de remarquer que les places de stationnement situées au plus près des commerces et services (Secteur 2, 3, 4 et 5) connaissent un taux de rotation assez intéressant, qui reste en grande partie dû au fait qu'elles correspondent aux zones de stationnement limité à 1h30.

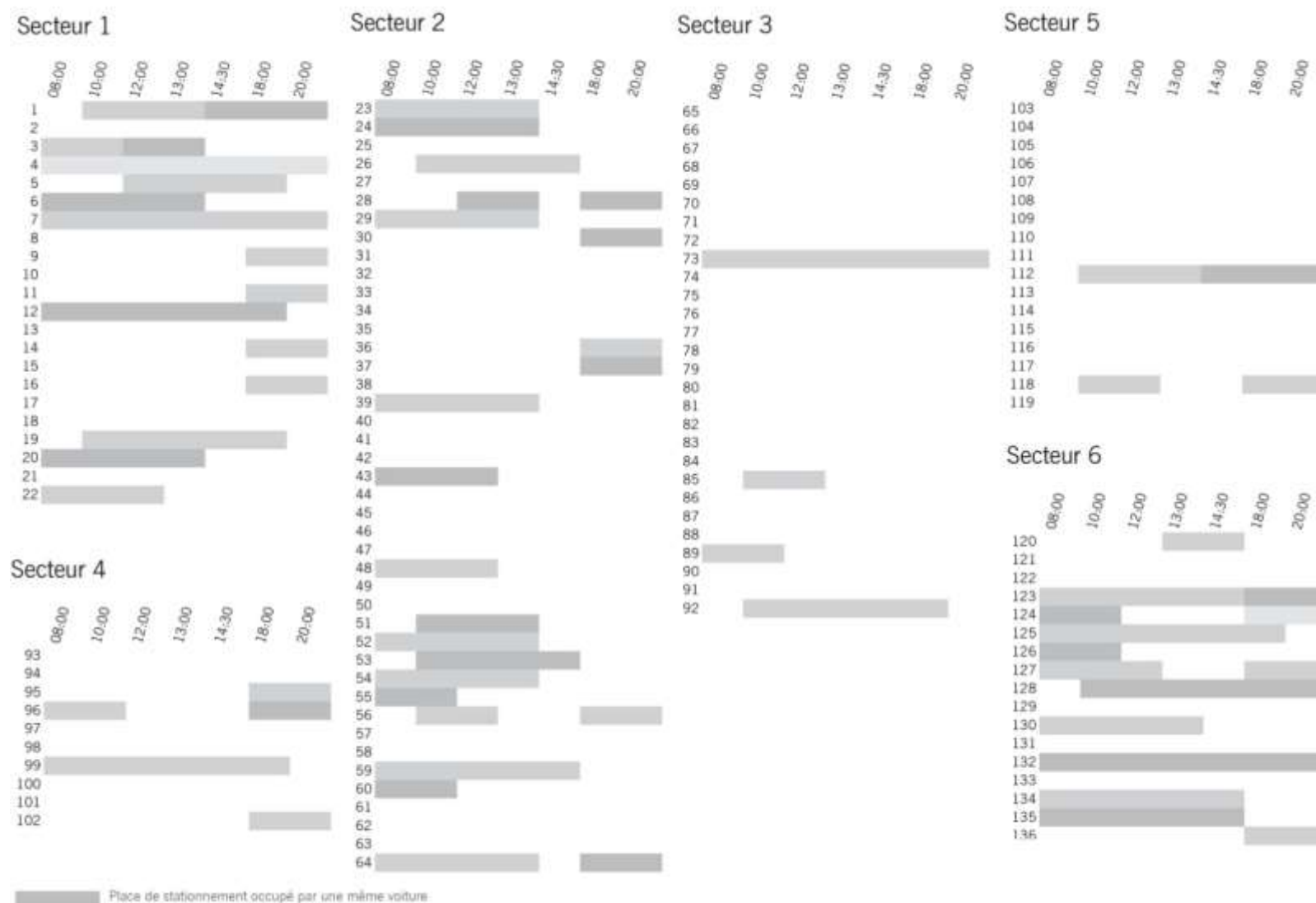
La place des Pradettes, malgré quelques dysfonctionnements, reste, pour un quartier de périphérie éloignée, accessible à une diversité de moyen de déplacement. Quelques améliorations permettraient d'optimiser au mieux cette accessibilité, notamment au niveau des continuités des modes doux et de l'accessibilité des transports en commun. La voiture reste prédominante et le fonctionnement du stationnement permet de renforcer la facilité d'accès à cette place, ce qui en fait une force. Des marges de manœuvre sont toutefois possibles pour permettre la requalification de la place sans perdre cette capacité de stationnement facilité qui permet d'alimenter les commerces et services qui y sont présents.

Carte 5. Taux d'occupation des places de stationnement aux abords de la place des Pradettes (relevé du vendredi 22 mai 2015)



Source : D'une Ville à l'autre, *Cœur des Pradettes : Etude de requalification des espaces publics et de redynamisation commerciale*, 2015.

Figure 11. Taux de rotation des places de stationnement aux abords de la place des Pradettes (relevé du vendredi 22 mai 2015)

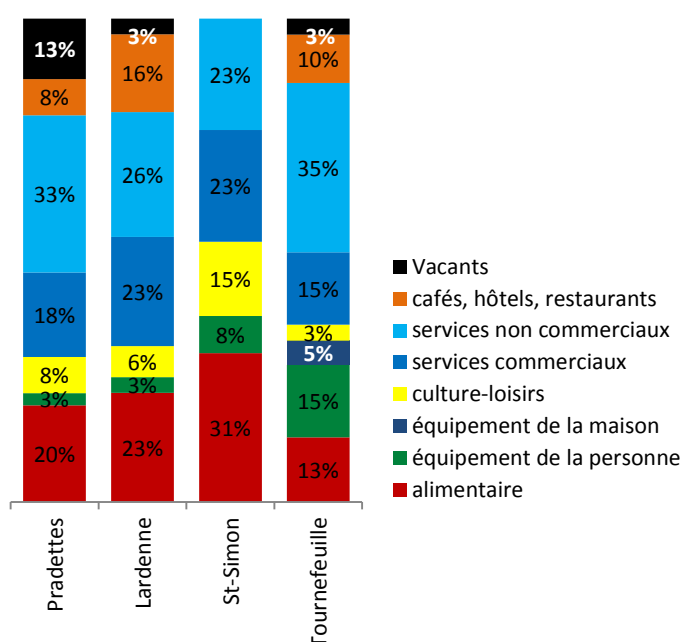


Source : D'une Ville à l'autre, *Cœur des Pradettes : Etude de requalification des espaces publics et de redynamisation commerciale*, 2015.

3. Un commerce de quartier qui subit une forte concurrence

L'offre de quartier de la place des Pradettes est relativement diversifiée. En effet, le quartier jouit d'une offre de commerces de proximité répondant aux besoins d'une population de 4 000 à 5 000 habitants (cf. Tableau 5 présenté au début de ce deuxième chapitre).

Figure 12. Répartition des activités : comparaisons des quartiers concurrents



Source : B. Dumas, Repérage terrain AID observatoire, 2015

Tableau 7. Répartition des activités du quartier des Pradettes.

activités	Nombre
alimentaire	8
équipement de la personne	1
culture-loisirs	3
services commerciaux	7
services non commerciaux	13
cafés, hôtels, restaurants	3
Vacants	5
Total	40

Source : B. Dumas, Repérage terrain AID observatoire, 2015

Le taux de commercialité⁶ est à conforter à 34%. Pour rappel, une centralité saine doit se rapprocher d'un taux de « commercialité » situé entre 35-40%. (Cf. partie 3. *Quel commerce pour quelle centralité : les types de locaux d'activités observables dans les centralités urbaines*). En comparaison, Lardenne se situe à 33%, Tournefeuille à 38% et Saint-Simon à 54% (cf. Figure 12). Ce taux signifie qu'une forte part des locaux d'activités sur la place des Pradettes sont occupés par des activités connexes et notamment des services qui constituent plus de la moitié des activités de la place (cf. Tableau 7). Il est essentiel pour conserver l'attractivité commerciale de cette place de ne pas tomber en dessous de 34%.

La place bénéficie d'une offre alimentaire relativement large,

capable de répondre à différents types de clientèle (boucherie traditionnelle et supérette, boucherie-épicerie Halal, épicerie exotique, etc.). Le Leaderprice express fait office de locomotive alimentaire du quartier. L'offre en restauration et snacks (point chaud) permet quant à elle de répondre aux

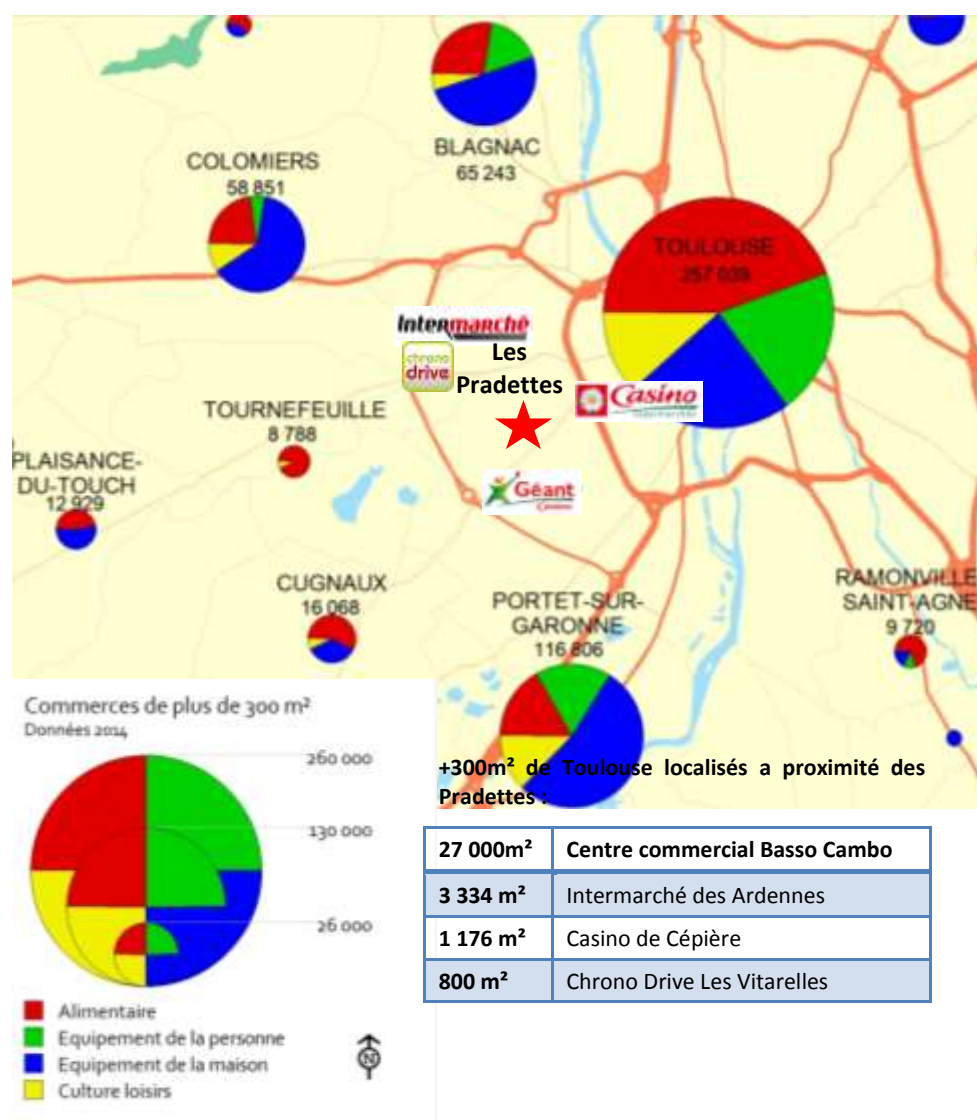
⁶ Le taux de commercialité correspond au nombre de commerces (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, culture-loisirs) / total des activités (hors vacance).

besoins de la clientèle de bureau pour le repas de midi. La liste complète des activités de la place est présentée en annexe 3. Le pôle commercial est situé autour d'une place accueillante, mais qui reste peu attractive pour les habitants du secteur, notamment du fait du sentiment d'insécurité croissant. Le départ du primeur de cette centralité, il y a tout juste quelques mois, illustre parfaitement la perte de dynamisme des Pradettes.

Au niveau concurrentiel, une forte concurrence est visible autour du quartier (cf. Carte 6), aussi bien au niveau des commerces de proximité qu'au niveau des commerces de grandes surfaces :

- Au Nord et à l'Ouest avec une offre qualitative sur Lardenne, Tournefeuille et Saint-Simon,
- Au Sud avec une offre plutôt bon marché sur la Reynerie et Basso Cambo.

Carte 6. Commerces de plus de 300m², présents dans l'environnement direct de la place des Pradettes



Source : B.Dumas, données IFLS 2014 et repérage terrain AID observatoire, juin 2015

Pour renforcer son attractivité, améliorer la visibilité et l'image du quartier, le collectif cœur des Pradettes, souhaite mettre en place un marché de plein vent en plein cœur de cette centralité. Aujourd'hui, l'offre de marché sédentaire sur l'agglomération est relativement large. Au regard de la Carte 7 et du Tableau 8, l'offre en marché alimentaire est bien fournie au Sud, à l'Est et à l'Ouest des Pradettes, mais inexistante au Nord. La place des Pradettes dispose de l'espace nécessaire pour accueillir un marché. Il convient néanmoins de définir le positionnement d'un éventuel projet de marché au niveau de l'offre, de la thématique, de la densité et des horaires.

Carte 7. Carte des marchés alimentaires toulousains.

Source : réalisation B.Dumas, carte extraite du site de la ville de Toulouse, complété avec le site *jours de marchés* et des éditions Alexandre, AID observatoire, juin 2015.

marché	Jours d'ouverture	Nombre d'exposants	Distance des Pradettes
Saint-Simon	Mercredi (ali)	18	3,3 km
Bellefontaine	Mercredi (ali)	70	3 km
Reynerie	Jeudi (friperie)	100	2,1 km
Faourette	Mardi / Vendredi (ali)	100	3,1 km
Lafourgette	Samedi (ali)		3,5 km
Colomiers	Jeudi/Samedi (ali)	80/100	7 km
Tournefeuille	Vendredi soir (bio)/dimanche (ali)	25/120	4,3 km

Suite à ce diagnostic terrain, une enquête auprès des commerçants a été menée pour comprendre au mieux les logiques de fonctionnement du quartier et son évolution. Ainsi, il en ressort que les

commerçants sont en activité depuis de nombreuses années. En effet, 70% d'entre eux sont là depuis plus de 10 ans, dont une grande partie située au sud de la place. Ils sont pour la plupart âgés de plus de 40 ans (76%) et une problématique de reprise d'activité est observable. Deux commerçants sont proches de la retraite et peinent à vendre leur bail commercial. Cette difficulté est en partie due à la perte d'attractivité de la place d'autant plus que le chiffre d'affaires est globalement en baisse pour 54% d'entre eux et la totalité des commerçants interrogés sur la partie nord affirment être en baisse de chiffre d'affaires depuis 3 ans (B. Dumas, AID Observatoire, 2015).

A cette difficulté vient s'ajouter les disparités de loyer. Les locaux de cette place ont la particularité d'être en partie des locaux gérés par des sociétés HLM sur la partie Sud, alors qu'à l'Est et au Nord, ils sont gérés par le privé. Ainsi, un écart de presque 100€ hors taxes par m² et par an est notée entre les locaux situés au Sud et ceux situés au Nord (cf. Tableau 9). Ces montants de loyers restent, en moyenne, élevés pour un quartier de périphérie (B.

Tableau 9. Montant des loyers des locaux d'activités de la place des Pradettes

	Loyer HT HC en €/m²/an
moyenne Place	193
moyenne Nord de la place	241,2
moyenne Sud de la place	147,6
moyenne Est de place	204

Source : B.Dumas, enquête terrain AID observatoire, juin 2015

Dumas, AID Observatoire, 2015). En comparaison, les montants de loyers sur le boulevard de Strasbourg et le boulevard Carnot de Toulouse (proche des rues les plus prisées de l'hypercentre toulousain) oscillent entre 200 et 300€ HT/m²/an (CBRE, 2014). Les locaux d'activités sont en moyenne de petite taille de l'ordre de 73m² en moyenne, ce qui provoque des phénomènes de remembrement de cellules pour pouvoir accueillir certaines activités (ex. le boucher halal a racheté les baux commerciaux des 2 locaux voisins pour agrandir son local et proposer un coin épicerie en plus).

Les actions principales à mettre en œuvre selon les commerçants pour renforcer le dynamisme

- Diversifier l'offre de la place (primeur, esthéticienne, quincaillier...)
- Mettre en place un marché (plutôt axés métiers de bouche)
- Retravailler l'image du quartier et améliorer la sécurité
- Mettre en place des animations et actions commerciales et élargir les horaires d'ouvertures des commerçants (début d'après midi/samedi)

(B. Dumas, AID Observatoire, 2015)

Au niveau de la fréquentation, les commerçants mettent en avant l'importance de la clientèle provenant de l'extérieur du quartier. Il existe un grand nombre d'entreprises aux abords qui

génèrent une partie du chiffre d'affaires quotidien (pôle d'activité de Basso Cambo, Météo pôle, etc.). Cette clientèle est présente à des moments particuliers de la journée et il convient de la maintenir pour assurer la pérennité du pôle.

Un potentiel de consommation existe aussi au niveau de la population du quartier. Le projet de Bordeblanche va favoriser l'augmentation de la population et avec la densification, le besoin en commerce de proximité devrait donc lui aussi augmenter ; si, toutefois, des linéaires marchands ne sont pas prévus au niveau des rez-de-chaussées des futurs bâtiments.

4. Le public, les pratiques et les acteurs du quartier

Le public, les usagers, les acteurs du quartier, sont autant de personnes qui contribuent au bon fonctionnement du quartier. Il est essentiel dans toute étude urbaine de comprendre l'usage des lieux à travers tous les types d'usagers.

Recueil de paroles habitant, client, usager, commerçant,

« Je viens pour la boucherie Lacoste ; tous les vendredis soirs, je fais Intermarché et la boucherie Lacoste ; mon voisin aussi vient à la boucherie Lacoste » [Client fidèle]

« Je me suis arrêté une fois par hasard, parce que j'avais vu la boulangerie et j'ai adoré leur gâteau. Du coup, je reviens aujourd'hui » [Nouveau client]

« Ici, tout ferme, c'est une cité dortoir ; les gens veulent du calme. J'ai essayé des soirées, des petits concerts, etc., mais ça n'a pas marché. On fonctionne de 10 à 15h puis de 17 à 20h ; la journée, ça passe donc ça va. Mais le weekend et le soir c'est mort » [Patron de la Brasserie]

« J'ai essayé d'être ouvert le dimanche, mais je ferme maintenant. La clientèle, c'est le midi de la semaine ; le soir, un peu à emporter. Non, les vides-greniers et les fêtes, ça ne fait pas de clientèle en plus. » [Patron du restaurant, le Thé Vert]

« La délinquance et la crise ça rend difficiles les choses. Mais il faudrait ouvrir le weekend ! (...) Le vide grenier ne me ramène pas de clients, au contraire, c'est une gêne, car mes clients ne peuvent plus se garer. » [Fleuriste]

« Je n'avais pas vu avant le commerce. » [client passant]

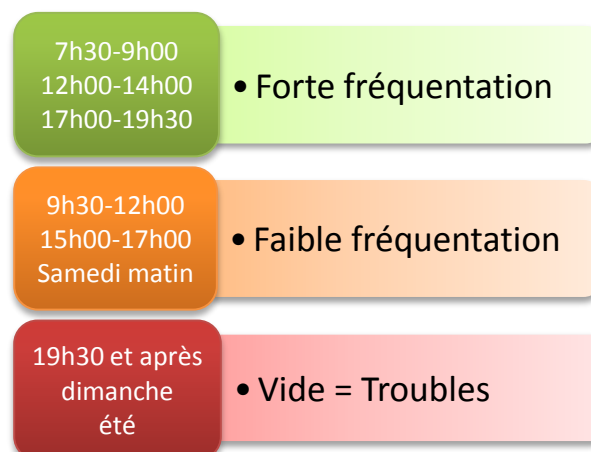
(Réussir l'espace public, 2015)

Ces quelques paroles concernant les commerces, permettent de rendre compte des difficultés rencontrées par les commerçants. Malgré tout, il est observable que les clients fréquentant les

commerces de la place, y trouvent des produits de qualité. Cette qualité est source de fidélité pour les commerçants et permet de maintenir un niveau de clientèle acceptable.

« Les clients viennent à pied, en vélo, mais en très grande majorité en voiture (l'habitant qui associe ses déplacements, le client pendulaire, le passant inhabituel). La pratique est marquée par les flux (arrêt minute, flux de voiture...) » (Réussir l'espace public, 2015).

Figure 13. Les heures de fréquentation de la place des Pradettes par les usagers



Source : B.Dumas, d'après les données du cabinet Réussir l'Espace Public, 2015

La Figure 13, illustre les heures des fréquentations de la place des Pradettes. La clientèle pendulaire ressort notamment au niveau du voyant vert, avant le travail, aux heures de pause de travail et en fin de la journée. Le reste de la journée, l'usage des lieux est limité et le soir la place est évitée par un grand nombre, notamment du fait de l'insécurité perçue.

La cohabitation de la place est avérée en journée, avec « des actifs qui viennent déjeuner le midi, des passants à pied qui traversent la place pour rejoindre les stations de bus ou pour se rendre ailleurs, des gens qui s'assoient sur les bancs et les tables de la place pour être entre amis ou pour faire une pause, regarder, des personnes qui traînent et restent là sur de longues plages horaires : des jeunes en errance, des populations fragiles » (Réussir l'espace public, 2015). Or, le soir et les après-midi, peu de gens s'aventurent sur cette place qui semble alors habitée par les seuls jeunes en « errance ». Certains équipements rayonnent à une échelle bien plus large que celle du quartier et contribuent à cette cohabitation (la bibliothèque, le complexe sportif, les parcs). Le pôle commercial reste toutefois dissocié des équipements publics (ex. bibliothèque non-visible depuis la place et peu accessible). Une plus forte association de ces équipements avec le tissu commercial permettrait d'apporter une synergie à l'ensemble et de coupler certains usages (ex. Un client qui se rend à la bibliothèque et va chercher son pain au passage).

Malgré les quelques dysfonctionnements, le quartier des Pradettes bénéficie de l'engagement fort de certains de ces habitants. « Les Pradettes, c'est un quartier bien vivant, avec un tissu associatif fort, porté par un collectif qui a écrit un projet pour le quartier à horizon 2030 et qui réussit à faire

converger les points de vue, par exemple autour de la volonté de voir installer un marché de plein-vent, une augmentation de l'offre de service » (D'une ville à l'autre, 2015).

Paroles des acteurs et habitants

« Un quartier qui a les spécificités d'un quartier sensible, mais sans les structures » ;
« Ce quartier c'est compliqué, c'est plein de populations différentes. Il manque quelque chose pour fédérer, comme un centre social » [Educateur de rue CG]

« La Dépêche ne participe pas localement, aux fêtes et aux animations. Ils sont indépendants en vase clos ; ont toujours été comme ça ; ne rayonnent pas sur la vie publique des Pradettes ». [habitant, depuis 30 ans de l'impasse de Cdt Faurant]

« Face aux dealers... c'est la loi du plus fort ; il faut bien qu'on soit visible. La place, c'est notre outil (...) recréer un lieu de vie, c'est notre objectif. » [Collectif des Pradettes]

(Réussir l'espace public, 2015)

Le quartier des Pradettes a cette chance de regrouper des acteurs dynamiques. Ils sont les personnes les plus influentes du quartier, car ils en sont les habitants, les usagers, les professionnels qui contribuent à la dynamique de l'ensemble. Redynamiser le tissu commercial, passera aussi par ces acteurs et avec ces acteurs. Il convient alors de ne pas les négliger dans les actions futures à mettre en place, pour assurer le soutien et la réussite du projet.

5. Analyse de la centralité au regard des documents d'urbanisme

Le SCoT de la métropole toulousaine intègre un certain nombre d'objectifs et de recommandations concernant les déplacements et le commerce sur l'agglomération toulousaine. Ils permettent d'encadrer le développement et de proposer une stratégie cohérente à l'échelle de l'agglomération. Un certain nombre d'aspects s'applique aux centralités de quartiers et donc au quartier des Pradettes.

Objectifs du volet commercial :

« Développer le maillage commercial de centre-ville et de centre bourg, assurer l'attractivité du centre-ville de Toulouse »

« S'appuyer sur l'existence de desserte de qualité, la proximité des lieux de travail et d'habitation pour définir les nouveaux lieux de densité en pôle de proximité ou en pôle intermédiaire »

(SCoT, volet commercial, 2014)

Les recommandations s'appliquant aux commerces et pouvant avoir un impact sur l'activité des centralités urbaines sont les suivantes :

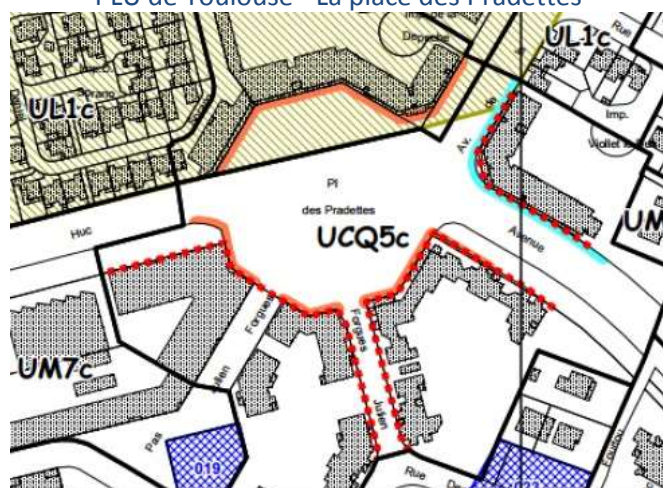
- « Contenir la mutation des zones d'activités économiques en zones commerciales par un règlement adapté, afin de privilégier un développement commercial proche de l'habitat »
- « Identifier et délimiter les périmètres de protection de la diversité commerciale (art. L123-1-5-7bis du code de l'urbanisme)
- « Favoriser l'implantation commerciale de centre-ville et centre bourg, en allégeant les exigences portant sur le nombre de places de stationnement » (SCoT, volet commercial, 2014)

Ces recommandations mettent en avant une volonté de privilégier le commerce près des lieux de vie, plutôt qu'en périphérie comme l'indique la recommandation sur les zones commerciales. De plus, il est clairement indiqué la volonté de renforcer les centres-villes et centres bourgs dans le troisième point, et ce, notamment en allégeant les restrictions concernant l'accessibilité voiture à travers le stationnement. La notion de faubourg n'est pas abordée au sein du volet commercial, alors qu'elle apparaît clairement sur le volet déplacement. Les faubourgs faisant référence aux quartiers périphériques de la ville centre, comme celui de la place des Pradettes. Il est alors possible de se demander si c'est un oubli ou si les centralités de quartiers sont-elles aussi concernées par ce point ?

L'identification des périmètres marchands est aussi un aspect important. Le périmètre de protection fait référence au linéaire marchand en rez-de-chaussée. Il permet d'identifier dans le PLU des linéaires sur lesquels les activités artisanales et commerciales seront renforcées. Cet outil aide à

redéfinir des périmètres stratégiques pour le commerce. Proposer un linéaire resserré permet de préserver les activités commerciales sur les espaces à enjeux et de laisser les périmètres secondaires muter sur du service ou de l'habitat. Ainsi, si un commerce ferme sur un linéaire identifié comme artisanal ou commercial au sein du PLU, ce dernier ne pourra muter que sur une activité de commerce ou d'artisanat. Ainsi, une banque ne pourra pas venir s'implanter sur ce local et devra choisir un autre emplacement. De nombreuses

Image 13. Définition d'alignements marchands dans le PLU de Toulouse - La place des Pradettes



— Linéaires artisanaux et commerciaux à protection renforcée
— Linéaires artisanaux et commerciaux protégés
••••• Implantation obligatoire du bâti

Source : document graphique du PLU de la ville de Toulouse,
04/11/2013

centralités ont vu leur commerce disparaître sur des emplacements de cœur de bourg au profit de banques, assurances, agences immobilière, distendant ainsi le commerce, qui par conséquent perd son pouvoir de concentration, source d'attractivité cliente.

Les linéaires protégés du PLU de Toulouse (cf. Image 13), montrent au niveau de la place des Pradettes, deux types de linéaires de protection. Sur les linéaires orange et bleu clair, l'implantation en rez-de-chaussée est limitée à certaines activités identifiées (cf. annexe 4, les modalités d'articulation du PLU).

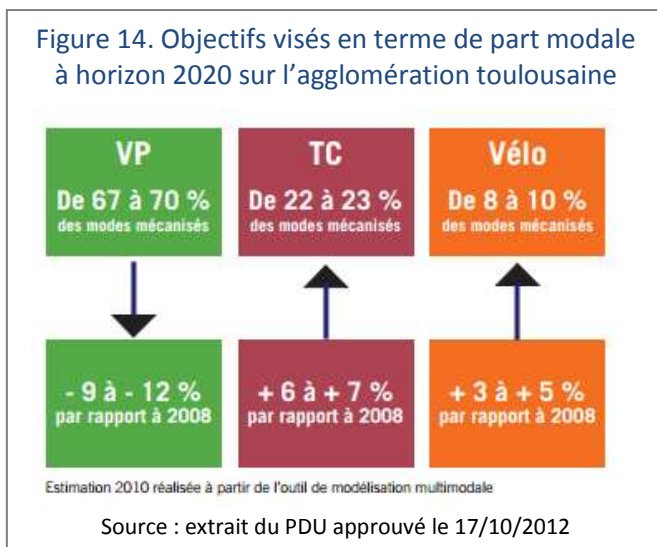
Un périmètre de sauvegarde a aussi été mis en place par la ville en octobre 2010 sur le cœur de la place des Pradettes, afin d'assurer le suivi des unités commerciales de la ville Toulouse. Le droit de préemption permet à une collectivité d'acquérir en priorité un fond de commerce mis en vente, dans le but de préserver la diversité ou le développement des activités commerciales et artisanales sur un périmètre préalablement défini - art. 58 de la loi du 2 août 2005.

Les objectifs de la ville de Toulouse sur les cœurs de quartiers sont :

- Soutenir la diversité commerciale, et particulièrement les commerces de proximité.
- Favoriser le regroupement des commerces de proximité pour améliorer les facteurs de commercialité.
- Privilégier les regroupements commerciaux autour d'une supérette.

Le volet déplacement quant à lui sera intéressant à aborder. Cependant, il est observable qu'il reste très axé sur les transports en commun et prend peu en considération les déplacements automobiles. Le Plan de Déplacement Urbain PDU de l'agglomération a été adopté le 17 octobre 2012. Ce dernier a reçu en octobre 2012 un avis défavorable par la commission d'enquête publique. « Elle lui reproche d'être trop centré sur la ville et de délaisser la périphérie, de ne pas limiter de façon sensible les gaz à

effet de serre et d'avoir une vision de court terme. » (La tribune, 05/10/2012). Ce document favorise très fortement les transports en commun, la marche à pied et le vélo. La Figure 14, montre d'après une modélisation multimodale la volonté d'augmenter très clairement la part modale des transports en commun et du vélo au détriment de la voiture.



Au sein du volet déplacement, il est souvent fait référence aux quartiers de la « ville intense », le quartier des Pradettes est d'ailleurs sur les cartes du document d'orientation général, identifié comme faisant partie de la ville intense (DOG, SCoT, 2014, p.56).

Objectifs du volet déplacement :

Cadencement des transports en commun, 15 minutes dans la ville intense en période de pointe et 30 minutes en période creuse d'ici à 2030.

« Tout point du territoire devra être à distance de marche d'un transport en commun » : 300 m d'un arrêt de bus traditionnel / 400 m d'un arrêt de bus en site propre / 500 m d'un tramway / 600 m d'une station de métro ou gare. Les transports en commun de type vélo devront être renforcés en parallèle.

Pour les faubourgs et les zones d'emplois, il faudra compléter la desserte avec des axes de TCSP radiaux et des liaisons transversales en site propre.

(SCoT, volet déplacement, 2014)

Il apparaît ici, une volonté d'« interconnexion » et d'« articulation » des faubourgs avec le réseau d'agglomération de transport en commun. Une seule recommandation apparaît applicable ici au quartier des Pradettes : « Limiter les opérations urbaines de grande taille refermées sur elles-mêmes » (SCoT, volet déplacement, 2014), en établissant des liens avec les territoires voisins. Ainsi, les opérations de type Bordeblanche doivent prévoir des liens avec les territoires pour pouvoir s'implanter. Le but recherché au sein de ce document d'orientations générales étant de « Limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines en vue de créer une ville compacte : la ville intense » (SCoT, Piloter le projet, 2014). Des contrats d'axes sont indiqués dans le PDU et dans le SCoT au sein de l'agglomération, le quartier des Pradettes ne fait l'objet d'aucun contrat d'axes, mais reste considéré comme un quartier de la ville intense.

Ainsi, le PDU indique qu'au « sein de la ville intense, afin de mieux maîtriser le développement du territoire, la croissance se concentrera sur les principales centralités urbaines et les principaux pôles secondaires » et que « les territoires de la ville intense qui ne disposent pas de TCSP sont desservis par une offre de service bus à bonne fréquence et pouvant faire l'objet de mesures pour améliorer les conditions de circulation ».

Au regard de ce rapide diagnostic, un certain nombre d'enjeux ressortent permettant d'évaluer la pertinence de la mise en place de certaines actions d'accompagnements, à même de redynamiser le commerce de cette centralité.

III. Analyse des enjeux, quelles mesures d'accompagnement possible ?

1. Les nouvelles tendances de comportements d'achats.

Comme abordé dans la partie I de ce mémoire, le commerce a depuis les années 1960 subi de nombreux et profonds changements, aussi bien au niveau du format que de la localisation. Depuis une dizaine d'années, l'arrivée en force du e-commerce a provoqué des bouleversements profonds dans les manières de consommer des ménages. Les commerces physiques ont alors dû s'adapter à ce nouveau phénomène, qui dans certains quartiers, a encore davantage affaibli l'activité.

Les études du cabinet AID observatoire sur le commerce depuis plus de 50 ans permettent de mettre en avant les nouvelles tendances de consommation, qu'il conviendra de garder à l'esprit pour travailler les enjeux sur le commerce et les mobilités du quartier.

Tableau 10. Evolution des dépenses de consommation des ménages français

	Tendancielle 2000-2013	Tendancielle 2008-2013
Alimentaire	1,7 %	1,3 %
Eqt de la personne	-0,6 %	-2 %
Eqt de la maison	1 %	-0,7 %
Cult. & Loisirs	0,8 %	-1,2 %
Total général	1,1 %	-0,0008 %

Source : AID Observatoire, d'après données INSEE, tendances de comportement d'achats 2013

Tableau 11. Les parts de marché du e-commerce au niveau national en 2013

	Parts de marché
Commerce de détail	5,5%
Equipement de la personne et textile de maison	12%
Equipement de la maison	18%
Alimentation + Drive	3%

Source : B. Dumas, AID Observatoire, d'après données données Fevad, 2014

L'analyse de l'évolution de la consommation des ménages montre un ralentissement des dépenses de consommation depuis 5 ans. Cette évolution est toutefois très différente selon les types de consommation (cf. Tableau 10) :

- En alimentaire, une hausse généralisée des dépenses, quel que soit le produit est constatable. Cette hausse est principalement liée à la forte évolution des prix alimentaires sur la période et non à un effet volume
- En non-alimentaire, à contrario de fortes contractions des dépenses de consommation sont observables. Là encore

l'effet prix est prépondérant puisqu'en volume la consommation continue à progresser.

Parallèlement à ce ralentissement de consommation, les achats en ligne (e-commerce) se sont très fortement développés ces dernières années (cf. Tableau 11). En France, le e-commerce représente en 2014 plus de 51 milliards d'euros (Fevad, 2014). Le poids du chiffre d'affaires du e-commerce a connu une hausse de 13,5 % entre 2012 et 2013, et une hausse de 5 % du nombre d'acheteurs en ligne a été enregistrée sur l'année 2014 (Fevad, 2014).

Ces évolutions notables induiront donc la nécessité de réaliser des arbitrages en matière de développement commercial, basé à la fois sur l'analyse en valeur, mais également, sur l'analyse en volume de consommation.

Les dernières observations du cabinet AID observatoire en matière de tendances de consommation et de comportements d'achat de la clientèle mettent en évidence 7 grandes tendances :

- Privilégier la simplicité des achats,
- Gagner du temps,
- Consommer au meilleur prix,
- Consommer durable et éthique,
- Consommer connecté,
- Etre étonné par le lieu, l'enseigne ou le produit,
- Bénéficier d'une offre personnalisée de produits et de services.

Nous observons une tendance favorable au retour du commerce dans les cœurs urbains et villageois (recherche de proximité, de simplicité de consommation, de qualité de service) mais des freins existent. Les conditions nécessaires pour créer une centralité urbaine dynamique peuvent parfois être un réel obstacle : la rareté et le prix du foncier, la visibilité des commerces, l'accessibilité, etc.

De plus, notons une tendance à l'accentuation des pressions d'urbanisation sur certains lieux de flux (axes routiers structurants, gares), comme il est possible de le voir sur la D632 (cf. Image 14), à l'entrée de Tournefeuille (commune voisine des Pradettes). Le flux routier, l'accessibilité facilitée, le stationnement, etc., sont autant d'aspects qui attirent les commerçants sur ces axes au détriment des centralités urbaines.

Image 14. Commerces et services sur la D632 à l'entrée Est de Tournefeuille



Source : B. Dumas, AID Observatoire, 2015

Le ralentissement de la consommation et l'explosion du e-commerce induisent de nouvelles formes de concurrences pour le commerce physique, mais aussi des opportunités à saisir.

2. Forces, faiblesses, opportunités et menaces du quartier des Pradettes

Forces

Par rapport à l'aménagement urbain et aux transports :

- Place rénovée,
- Traitement paysager qualitatif (promenades plantées, etc.),
- Des équipements publics : source d'attractivité,
- Bâtiments HLM bien entretenus,
- Stationnement et accessibilité voiture facilités (zone bleue),
- Accessibilité transports en commun et modes doux relativement bons.

Par rapport à l'offre et aux commerces :

- Offre de proximité diversifiée,
- Des cellules d'activités qui s'agrandissent (remembrements),
- Capacité à développer l'ouverture de terrasses pour les brasseries, restaurants,
- Mise en place d'outils de suivi de l'évolution de l'offre : périmètre de sauvegarde et linéaires de protection (commerce, artisanat).

Faiblesses

Par rapport à l'aménagement urbain et aux transports :

- Une partie de la place peu valorisante (arcades vieillissantes...),
- Des limites public/privé peu entretenues,
- Un stationnement longue durée, éloigné et à la capacité limitée,
- Des traversées piétonnes à optimiser,
- Des revêtements de chaussées à retravailler par endroits,
- Des conflits d'usage,
- Manque de connexion entre Bordeblanche et le cœur des Pradettes.

Par rapport à l'offre et aux commerces :

- Départ de commerces non remplacés (esthéticienne, primeur),
- Vacance perceptible sur la partie Nord de la place,
- Une disparité dans les prix des loyers (HLM/privé),
- Certains commerçants en difficulté financière et peinant à céder leur bail.

Opportunités

Par rapport à la clientèle et à la concurrence :

- Un parc d'activité important à proximité : une clientèle d'entreprise nombreuse,
- Arrivée prochaine de 500 logements sur le quartier Bordeblanche,
- Une place centrale apte à accueillir un marché et des activités en son centre.

Par rapport à l'image du quartier :

- Une amélioration du sentiment de sécurité récemment retrouvé : à entretenir.

Par rapport aux transports :

- Densité : un quartier Bordeblanche qui devrait renforcer l'offre et/ou le cadencement des transports en commun.

Menaces

Par rapport à la clientèle et à la concurrence :

- Une disparité socioprofessionnelle forte : induisant des actes d'achats différents,
- Une concurrence forte aux alentours, sur des formats de proximité et de périphérie.

Par rapport à l'image du quartier :

- Un quartier qui se paupérise et qui pâtit d'une mauvaise image depuis quelques années,
- Un sentiment d'insécurité pour les commerçants, riverains et clients.

Par rapport aux transports en commun :

- Un PDU et un SCoT qui favorise la lointaine périphérie, plus que les cœurs de quartiers.

3. Mobilité et commerce quels enjeux pour redynamiser cette centralité?

Le chapitre I du présent document (5. *Quelques piste d'analyses pour aborder la question sur les centralités commerciales*), aborde les enjeux qui peuvent être mis en évidence, afin d'assurer la redynamisation d'une centralité sur le long terme. Les points abordés, vont ici, permettre d'enrichir et d'étayer les enjeux considérés sur cette centralité, au regard d'aspects qui ont pu être observés sur d'autres exemples de centralités commerciales.

Tout d'abord, avant de se poser la question des enjeux, il reste à savoir quelle est la volonté politique en terme d'image pour ce quartier ? Le positionnement de l'offre des Pradettes aujourd'hui, est-elle celle recherchée pour demain ? Il semble clair, que la ville de Toulouse cherche à intégrer le quartier Bordeblanche à celui de Lardenne et des Pradettes. Mais les futurs habitants se tourneront-ils demain plutôt vers l'un ou vers l'autre. L'accessibilité de ces deux centralités, le positionnement de l'offre, la sécurité, l'espace public, les mobilités, sont autant d'aspects sur lesquels il faudra se pencher pour rendre la place des Pradettes attractive et compétitive.

Un premier enjeu, pour permettre de redonner une image positive au quartier, consiste à retravailler la perception que les gens en ont. Ainsi, réduire le sentiment d'insécurité semble être l'un des premiers enjeux majeurs. Les gens reviendront plus facilement d'eux-mêmes lorsque le climat ce sera apaisé. La quartier, malgré quelques dysfonctionnements, est relativement qualitatif à ce jour. Le cœur de la place a récemment été requalifié et offre un espace public attractif. Retravailler les devantures sous arcade pour ouvrir le commerce sur l'espace public est un point intéressant. Cela, permettrait de requalifier les façades et de gagner en lisibilité. Cependant, cette dernière solution ne résoudra pas le problème d'errance des jeunes.

Comme il a été indiqué dans les recueil de paroles au cours du chapitre II, certains usagers ont fait remarquer qu'ils ne savaient pas qu'il y a avait du commerce au sein des Pradettes. La bibliothèque est, elle aussi, peu visible au sein de cette centralité. Gagner en visibilité sur les ressources du quartier, permettrait de positionner la place sur son territoire et de la faire connaître, pour attirer des clients qui, jusque là, ne s'y aventuraient pas. Le cœur de la place, est aujourd'hui sous-utilisé. Il gagnerait à voir s'implanter des activités régulières pour contribuer au renforcement de la visibilité des activités.

Le futur projet urbain de Bordeblanche, est une opportunité pour le renfort des activités. L'apport de nouveaux habitants et l'aménagement urbain peuvent être source de redynamisation de la place. Ainsi, il est important de préparer la greffe de Bordeblanche dans le quartier, d'intégrer ses futurs habitants, de les orienter et les faire venir vers le cœur des Pradettes pour qu'ils participent à leur

tour à sa redynamisation. De plus, l'implantation d'équipements publics prévue est une opportunité. Le nouveau flux qu'ils généreront pourra contribuer au renfort de cette centralité, si toutefois son intégration est pensée en lien avec les activités pré-existantes. Mais, avant d'aller chercher de nouveaux habitants, il semble important de travailler sur ceux déjà présents.

Optimiser l'accessibilité du quartier, avec son environnement est un enjeu de taille. Aujourd'hui, elle est quasi exclusivement routière. Renforcer une accessibilité modes doux sécurisée, à l'échelle du quartier et de son environnement proche, pourrait contribuer à renforcer son dynamisme. La population résidente est hypermobile et utilise largement la voiture. Il semblerait alors intéressant de promouvoir les déplacements piétons auprès de cette population de très grande proximité, pour l'attirer davantage au cœur de cette place. Cette mobilité piétonne renforcée, passe aussi par un apaisement des tensions au sein du quartier. Un citoyen, ne se rendra pas facilement à pied dans un lieu où, il se sent en insécurité. Attention cependant, car comme il a été indiqué plusieurs fois précédemment, cette place bénéficie d'une accessibilité privilégiée au regard des déplacements automobiles, la capacité de stationnement est une force. Même si des marges de manœuvre sont possibles pour diminuer leur emprise, il convient de maintenir un niveau d'offre satisfaisant pour répondre aux déplacements pendulaires.

Au niveau de l'offre commerciale, certains enjeux ressortent. L'enjeu principal étant de renforcer la fréquentation de la place. En parallèle des actions sur l'espace public et sur l'accessibilité, il est possible de proposer des solutions capables d'attirer de la clientèle. Il semble que la fréquentation segmentée au cours de la journée, soit propre à ce quartier. Faire venir la clientèle sur les heures creuses est un enjeu très difficile à atteindre, car cette centralité répond depuis de nombreuses années à ce besoin pendulaire. Il semble néanmoins, qu'une marge de manœuvre existe au niveau des heures de fréquentation actuelle. Actuellement, seule une petite partie de la clientèle provient des sites de la dépêche, de Basso Cambo et de Météo pôle. De ce fait, renforcer les liens avec ces zones de grande proximité, permettrait de faire venir davantage de clientèle.

L'association du cœur des Pradettes, à travers son envie d'implanter un marché de plein vent, pointe une idée intéressante. La place, ouvre sur un espace de grande dimension peu utilisé. Un marché de plein vent, aiderait à combler ce vide, tout en attirant du monde et en renforçant la visibilité des activités autour. Ce marché, additionné à un renfort de la diversité commerciale du site, contribuerait à redonner de la profondeur à l'offre. Cependant, il convient de renforcer l'offre sur un linéaire cohérent, sans la distendre, pour bénéficier d'un effet de masse attractif. La bonne définition du périmètre artisanal et commercial de la place prend alors toute son ampleur.

Les Pradettes pâtit aujourd’hui d’une image qui se dégrade. Les habitants du quartier se détournent peu à peu de leur centralité pour se rendre sur d’autres, plus compétitives et plus sécuritaires. Des mesures d’accompagnement sont alors nécessaires pour mettre en place des actions, à même de revaloriser l’image du quartier et de son commerce.

4. Quelques pistes d’action pour favoriser la redynamisation commerciale des Pradettes

Le projet privilégié à ce jour par la ville, consiste essentiellement à retravailler les circulations de la place. L’objectif n’étant pas de trouver des réponses dans des interventions lourdes, mais plutôt d’orienter les énergies positives dans les bonnes directions.

Circulation : Objectifs à atteindre

- « Agrandir et rationaliser l’espace dédié aux piétons pour animer les galeries commerciales et permettre l’installation de terrasses sur l’espace public,
- Sécuriser la place, notamment en réduisant la vitesse des véhicules et en empêchant les 2 roues motorisés de circuler partout,
- Prolonger le mail entre le passage Julien Forgues et la bibliothèque pour assurer la continuité piéton-cycle entre les différents espaces verts et équipements publics,
- Travailler l’homogénéisation des revêtements au sol et l’accessibilité PMR,
- Hiérarchiser les flux des véhicules en séparant les flux de transit et les flux pour se garer devant les commerces, en supprimant le tourne à gauche et en modifiant le sens de circulation le long des commerces au Sud. »

(Atelier technique n°1, 2014, Toulouse Métropole)

Au regard des ces objectifs, certains leviers peuvent être actionnés pour permettre à cette place de se développer en tant que centralité commerciale :

Revoir les circulations

Les objectifs à atteindre, concernant la circulation au niveau de la place, sont de l’ordre de la réorganisation spatiale (cf. carte 8). A une échelle plus large, une volonté de renforcer les continuités douces apparaît à travers le renfort d’un mail végétalisé, reliant les différents pôles du quartier (cf. figure 15). A travers cette redéfinition des circulations, la volonté est de rendre les liaisons douces plus attractives et de renforcer la facilité de déplacement d’un pôle à l’autre, sans que le recours à la

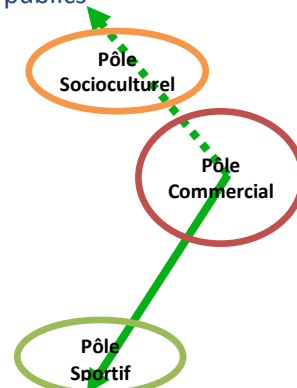
voiture, pour les habitants du quartier, soit nécessaire. Cette idée de redéfinition des circulations est intéressante. En effet, jusqu'à présent, la voiture était privilégiée par rapport aux autres modes de déplacement. Les voies vertes, rencontraient jusque-là de nombreuses ruptures, rendant le déplacement piéton et vélo peu attractif et peu sécuritaire.

Carte 8. Exemple de redistribution des flux et des espaces de la place des Pradettes



Source : Atelier technique n°1 Cœur des Pradettes-Bordeblance, 18/11/2014, Toulouse Métropole

Figure 15. Schéma de principe de renforcement du cœur des Pradettes par la création d'un lien entre les espaces publics



Source : B. Dumas, d'après les données de l'atelier technique n°1 Cœur des Pradettes-Bordeblance, 18/11/2014, Toulouse Métropole

Néanmoins, dans cette nouvelle organisation, la place accordée à la voiture au cœur de cette centralité diminue fortement. Un espace très important était accordé à son utilisation et les études menées par l'agence D'une ville à l'autre, ont montré qu'il était possible de réduire son emprise sans pour autant la défavoriser. Ces changements induisent de revoir la vitesse de circulation aux abords de la place. Il est possible de l'apaiser par la mise en œuvre d'une politique de réduction de la vitesse uniquement sur le cœur de quartier, afin de conserver le flux routier essentiel au fonctionnement de cette centralité, tout en restant en adéquation avec le réappropriation des lieux par le piéton. Il avait été abordé dans le chapitre I, la possibilité de mettre en place une signalétique préalable aux travaux d'aménagements de zones apaisées. La requalification de l'espace public, pouvant prendre du temps, il est envisageable d'anticiper certains aspects pour favoriser par la suite l'appropriation du projet. De la sorte, il est envisageable de prévoir la mise en place de panneaux de signalisation 30, couplé à une campagne de sensibilisation auprès des riverains, avant tout changement, pour favoriser l'appropriation du futur projet et marquer les esprits.

Optimiser le stationnement

Ce nouveau projet ne parle pas de la place du stationnement qui reste essentielle. La réduction du nombre de places au profit de l'espace public et la disparition de la voie de desserte au nord, peuvent provoquer des dysfonctionnements si certains points ne sont pas anticipés. L'espace de stationnement nécessaire pour les livraisons et les transports de fonds, doit être pris en compte aussi bien au Nord qu'au Sud, pour éviter de retrouver des camions garés au milieu des voies et pouvant provoquer des ralentissements. Il est important de conserver la fluidité du trafic pour conserver cet axe de passage. Un report du trafic pour cause de dysfonctionnement pourrait provoquer un enclavement du quartier et être catastrophique pour le commerce. Ainsi la proposition de réorganisation de la carte 8, pose un problème majeur pour le Nord de la place. Cette organisation provoquerait la disparition d'une quinzaine de places, alors même que, la Carte 5, indiquait que seulement 7 places étaient libres sur le secteur 3 (Nord de la place) aux heures de la pause méridienne. Les commerces situés au Nord, sont ceux qui connaissent le plus de difficultés et la réduction du nombre de places de stationnement, de plus de la moitié, semble risqué. D'autant plus, qu'il faudra réserver au moins deux espaces pour les camions de livraisons et les véhicules des convoyeurs de fonds. Le stationnement est quant à lui conservé au Sud, de part et d'autres de la voirie, alors même qu'il est drastiquement réduit au nord. Un rééquilibrage semblerait intéressant. En tenant compte de l'arrivée d'un marché de plein vent, il est important de ne pas négliger le stationnement et d'anticiper le flux de véhicules qu'un tel événement quotidien pourrait entraîner.

Proposer une réorganisation spatiale de l'espace public

L'espace public de cette centralité, est en l'état actuel déjà très important par rapport à l'usage qu'il en est fait. L'agrandir sans réelle nécessité et sans réel projet pour son utilisation, risquerait de rendre cette place encore plus désertique qu'elle n'y paraît à l'heure actuelle. Cette situation pourrait alors, desservir le commerce. De ce fait, revoir les espaces routiers pour favoriser les déplacements en transports en commun pourrait être intéressant. Cependant, à l'heure actuelle, aucun projet allant dans ce sens n'a été proposé, alors même que près de 500 ménages vont bientôt emménager. Il pourrait être pertinent de revoir le positionnement des arrêts de bus et l'espace qu'il leur est accordé. Il pourrait être envisagé, de proposer deux arrêts de bus au cœur de ce quartier, ce qui pourrait renforcer sa fréquentation. En effet, le bus ne s'arrête sur la place que dans un seul sens à l'heure actuelle. Au niveau des transports en commun, aujourd'hui le cadencement est, d'un bus toutes les 15 minutes en heures de pointe, cependant à 21h il n'y a plus aucun bus desservant la centralité. Étudier un projet de renforcement de l'accessibilité du quartier en soirée après 21h

pourrait être bénéfique, d'autant plus que les futurs habitants viendront renforcer la fréquentation des lignes de transports en commun actuelles.

Proposer des solutions pour réduire l'insécurité

En ce qui concerne la sécurité, la sous-utilisation de la place par ses habitants est source d'insécurité. Renforcer l'animation, semble alors être une solution pour attirer du monde et ainsi réduire le sentiment de peur. En parallèle, il semble judicieux de mettre en place des structures sociales à même de répondre au besoin de suivi de certains jeunes en difficulté (insertion sociale, décrochage scolaire, etc.). La ville de Toulouse, prévoit l'installation de caméras pour résoudre les problèmes de délinquance, mais cette solution sera-t-elle suffisante pour résoudre cela ?

Conforter l'attractivité commerciale

Renforcer l'utilisation de cette centralité, peut aussi passer par la mise en place d'un marché de plein vent. L'enjeu, est ici de proposer un positionnement qui réponde à la clientèle (résidents et population active) en terme d'offre (se différencier des concurrents par une thématique propre) et de fonctionnement (horaires). Pour être attractif, ce marché devra proposer une certaine densité pour vivre (minimum de 15-20 exposants) et devra pendant les premiers mois, trouver une alternative pour attirer les exposants (ex. 6 premiers mois gratuits). Un marché de type « drive » un soir dans la semaine pourrait être une solution pour attirer la clientèle de bureaux, en plus de la clientèle résidente. En effet, la forte concurrence aux alentours, pousse à proposer une solution originale et différenciante. La qualité de l'offre est aussi très importante. Un marché alimentaire d'exposants locaux semble le plus adapté. Il existe déjà un marché de friperie à quelques minutes de là (La reynerie) et plusieurs marchés sont composés essentiellement de revendeurs de fruits et légumes.

En parallèle de la mise en place d'un marché, renforcer l'activité du pôle en diversifiant l'offre, pourrait apporter un plus à cette centralité. Le dernier primeur ayant fermé il y a peu, il pourrait être intéressant de trouver un repreneur. Toutefois, la mise en place d'un marché pourrait réduire le besoin en la matière. Ainsi, il faudrait que ce futur primeur puisse prendre part aux activités du marché, afin d'assurer sa pérennité. D'autres activités de services, telles que la venue d'une esthéticienne au sein du pôle pourrait sembler opportun. Ce renforcement d'activité doit se faire au sein de la place. Il n'est pas nécessaire d'élargir le linéaire, alors même que le quartier connaît de la

vacance commerciale. Quatre locaux sont actuellement vides et attendent repreneur. Un élargissement du périmètre de protection commercial et artisanal au-delà de celui défini par le PLU, pourrait provoquer une distention de l'offre, une perte de lisibilité et par là-même, affaiblir le pôle.

Renforcer la fréquentation

A l'heure actuelle, le quartier fonctionne en partie avec une clientèle provenant des zones d'activités de Météo pôle et de Basso Cambo. Ces clients se déplacent en voiture, faute de solutions alternatives intéressantes. Pour renforcer cette attractivité, la mise en place d'un moyen de déplacement alternatif pourrait être pertinente, en proposant pourquoi pas, des vélos à la location, auprès des entreprises pour faciliter le déplacement. D'autres solutions pour renforcer l'attractivité auprès de la clientèle de bureaux, pourraient être envisagées, telles que :

- Proposer un service de livraison auprès des entreprises pour le repas du midi,
- Mise en place d'une carte de fidélité spéciale pour cette clientèle, avec des réductions sur les plats à emporter,
- Renforcer la présence de terrasses au sein de la place, pour profiter du cadre qualitatif lorsqu'il fait beau,
- Elargir l'offre de restauration rapide « mobile » (roulotte ou kiosque de type snacking sur la place...)

Aujourd'hui, le potentiel d'apport de cette clientèle pour la place n'est pas suffisamment pris en compte et des solutions simples sont envisageables pour renforcer cette contribution.

Travailler la visibilité et la lisibilité du linéaire commercial

La signalétique et la charte graphique des locaux de ce pôle sont aussi des aspects non mis en œuvre actuellement. Ils permettraient de renforcer la lisibilité et la qualité de la place. En ce qui concerne l'ouverture des devantures sur la rue, la disparition des arcades permettrait aussi de gagner en lisibilité et en visibilité, en plus d'ouvrir l'offre sur l'espace public. Ce point reste toutefois difficile, du fait de la dureté foncière. Ultérieurement nous avons fait référence à la différence observée sur les loyers au sein de la place. Avancer les locaux sur la rue engendrerait un agrandissement des locaux, qui provoquerait une hausse des loyers. Or, les commerçants situés au Nord sont aujourd'hui, pour la plupart, en difficulté financière. La répercussion de tels travaux sur le prix des loyers pourrait être fatale pour certains. Cet aspect doit, en parallèle d'un nivellement des loyers sur l'ensemble de la

centralité, être négocié en amont avec les bailleurs pour éviter la montée en flèche du prix des loyers.

A travers l'exemple des Pradettes, nous avons ainsi illustré la question des mobilités. La refonte des continuités douces et la réorganisation des voiries de la place sont ici utilisées comme moyens pour reconnecter le quartier avec ses équipements publics et ses commerces. L'intégration de Bordeblanche dans ce nouveau maillage est primordial pour favoriser les liens entre les Pradettes et ce futur quartier. Cette réorganisation est ici vu comme un moyen de redynamiser le commerce, tout en réduisant l'insécurité. Il semble cependant, que sans le retour à l'apaisement, la redynamisation commerciale ne se fera pas. Retravailler l'accessibilité semblait essentiel, avec l'arrivée de Bordeblanche, afin de mailler le quartier, mais cette solution ne semble pas répondre à des problématiques sociales plus profondes. Sans une réponse sociale adaptée aux problématiques des jeunes de ce quartier, même avec l'arrivée de nouvelles populations, le commerce continuera à vivoter tel qu'il le fait à l'heure actuelle. Proposer un marché de plein vent, tel qu'il l'a été fait par l'association Cœur des Pradettes, semble toutefois une réponse intéressante. Favoriser une activité source de cohabitation est un premier pas vers l'apaisement social, mais la première année de fonctionnement du marché reste décisive pour lancer une dynamique propice au quartier, capable d'attirer les habitants d'un périmètre élargi. Ainsi, cet exemple illustre la complexité de la redynamisation commerciale des centralités urbaines. Il semble, comme l'illustre Offner (cf. Chapitre I), que la réponse soit beaucoup plus complexe qu'elle n'y paraît. Chaque centralité commerciale est unique et nécessite une approche spécifique telle que l'indique AID Observatoire dans son étude sur le tramway clermontois (2009).

Conclusion

Dans le présent mémoire, il s'agissait de démontrer dans quelles mesures les mobilités peuvent être moteur de l'attractivité commerciale des nouvelles centralités urbaines ? Ces dernières sont multiples et peuvent aussi bien se situer dans un cœur de quartier urbain dense ou même au sein d'une périphérie. L'activité, les transports, la localisation, sont autant d'aspects qui font qu'une centralité peut avoir plusieurs visages. Il n'est donc pas surprenant d'admettre qu'une solution apportée pour redynamiser le tissu commercial d'une centralité A, ne sera pas la même pour une centralité B. Le cas de la place des Pradettes abordé dans le chapitre III, en est un exemple frappant. La plus grosse problématique rencontrée au cœur de ce quartier est l'insécurité. Ainsi, cette variable, additionnée à une perte de dynamisme de l'activité commerciale et l'arrivée d'un futur quartier d'habitat (Bordeblanche), en fait un cas particulier.

Certaines centralités peuvent connaître une baisse d'attractivité commerciale, liée à la difficulté de stationnement, au manque de qualité de l'offre, etc. Il n'est donc pas possible de traiter le cas d'une centralité de quartier, de la même façon qu'un hyper-centre ou une zone périphérique d'autant plus que les mobilités induites par ces différents pôles, les usages, les temporalités ne seront pas les mêmes. Un temps de diagnostic est important mais il ne se suffit pas à lui-même et doit également prévoir une mise en contexte préalable, essentielle à une meilleure appréhension du sujet et de ses enjeux. La compréhension des lieux, des usages, du contexte économique et social, etc. sont autant d'éléments qui permettent d'élaborer un profil type du quartier observé. Les acteurs, les habitants, les commerçants, doivent être rencontrés au cours de ce type d'études. Ils vivent le quartier au quotidien, en connaissent le fonctionnement et les usages. Ils sont une source d'information remarquable qui ne peut être compensée par une simple observation de terrain à un instant T. Ils sauront pointer les dysfonctionnements et les aspects positifs de leur lieu de vie/travail. Lors de l'étude sur les Pradettes, ces derniers ont pu pointer du doigt par exemple, la qualité des artisans de la place, le manque de visibilité des commerces et équipements du quartier, la fréquentation du pôle par les employés des bureaux alentours, etc. Ces données, alliées à données objectives telles que des relevés de terrain et des données statistiques permettent d'étoffer le diagnostic.

Cette étape de diagnostic est primordiale avant d'engager des travaux d'envergure coûteux, tels que la mise en place d'un TCSP ou restructuration d'un quartier au niveau des voiries et de l'espace public. Les enjeux qui ressortiront d'un tel diagnostic pourront alors pointer du doigt des aspects positifs sur lesquels s'appuyer pour favoriser le changement. Au sein du quartier des Pradettes, un effort important a été mené pour proposer une restructuration du maillage et de la circulation, afin de relier le quartier à ses équipements et à Bordeblanche et ainsi espérer une réappropriation de la

place par les riverains et favoriser l'apaisement et l'attractivité du quartier. Les aménagements proposés permettront certainement de retrouver un espace public qualitatif accueillant, mais ils n'apporteront sûrement pas de réponse au problème d'insécurité qui joue aujourd'hui en la défaveur du commerce.

Les individus sont hypermobiles et la plupart de nos centralités favorisent de plus en plus l'intermodalité et la multimodalité. Ils peuvent donc aisément se rendre d'un lieu d'achat à un autre en un temps limité. Cette hypermobilité rend l'équilibre des centralités de proximité précaire. L'individu peut du jour au lendemain changer ses habitudes de lieux de consommation, si un élément vient le dissuader de se rendre dans tel ou tel quartier. Il n'en reste pas moins que nous sommes inégaux devant la mobilité et certaines personnes sont limitées dans leur choix de lieu de consommation (ex. personnes âgées ou non véhiculées, etc.) et en font des populations « captives ». Les centralités de proximité sont pour ces personnes des lieux qu'il convient de conserver et auxquels il faut apporter une attention particulière.

La question des mobilités est incontournable dans un environnement commercial concurrentiel et notamment pour répondre à la concurrence des zones périphériques. Une centralité de proximité peu accessible risque fort de voir son commerce décliner si des solutions optimales en matière de déplacements ne sont pas mises en place. L'équilibre des centralités de proximité étant précaire, il reste important de ne pas défavoriser l'accessibilité en voulant à tout prix revaloriser l'espace public et renforcer les déplacements modes doux.

Annexes

Annexe 1 : Cahier des charges » Cœur des Pradettes »

2/ Préparation du cahier des charges

- La composition de l'équipe pluridisciplinaire

Urbaniste, paysagiste, représentant de la prévention situationnelle, et du commerce

- **Définition de la mission** : rédefinir l'espace public pour la sûreté et le bien être de tous afin de redynamiser un quartier.

- Le périmètre : cœur des Pradettes (zone jaune)
- Les thématiques ci-dessous devront permettre de décrire les outils et les moyens à mettre en œuvre pour :
 - La redynamisation commerciale
 - La requalification des espaces publics
 - Le déploiement de la trame verte
 - La baisse du sentiment d'insécurité

À travers plusieurs scénarios à soumettre

- La méthode, terrain et participation à des réunions technique et politique.
Le processus de concertation est à définir par l'équipe (méthodes novatrices souhaitées)

- Définition des rendus attendus

1^{er} volet (1 mois) :

- Etablir un état des lieux thématiques, avec une analyse du fonctionnement du cœur de quartier, pour bien prendre en compte les attentes des habitants, des commerçants et des usagers
- Procéder à une analyse technique sur la conformité des lieux quant aux normes et règlements en vigueur
- Définir les enjeux et les objectifs des aménagements, ainsi que le niveau d'exigence qualitative

2nd volet (3 mois) :

- Etablir un programme fonctionnel, notamment à partir d'esquisses, de croquis et schémas d'intervention comportant plusieurs scénarios. Ce programme sera suffisamment détaillé pour permettre aux directions métiers d'établir les cahiers des charges opérationnels.
- Prioriser les actions et interventions phares selon les sites identifiés
- De fixer une enveloppe financière détaillée

[42]

- **Délai d'exécution** : 4 mois

Source : Atelier technique n°1 Cœur des Pradettes-Bordeblance, 18 novembre 2014, Toulouse Métropole

Annexe 2 : Plan masse du quartier Bordeblanche



Source : Demain Notre Quartier, Commission de quartier LARDENNE - PRADETTES-BASSO CAMBO, Réunion publique, 15/10/2012

Annexe 3 : Liste des activités présentes sur la place des Pradettes (juin 2015)

Activité	Type d'activité	localisation géographique autour de la place
L'épi du midi (boulangerie)	alimentaire	nord
Hoberena boucherie charcuterie	alimentaire	sud
Boucherie charcuterie Lacoste	alimentaire	sud
Boulangerie des Pradettes Petrouchka	alimentaire	sud
Leaderprice express	alimentaire	sud
Exo soleil sucré	alimentaire	nord
Ikram market	alimentaire	est
Délices des Pradettes	alimentaire	est
Brasserie de la dépêche	CHR	est
L'as de pizz'	CHR	nord
Thé vert (restau asiatique)	CHR	nord
tabac-presse impulsion	culture-loisirs	nord
La ronde des fleurs	culture-loisirs	nord
PMU-presse	culture-loisirs	sud

Optique des Pradettes	équipement de la personne	nord
laverie automatique	service commercial	est
Le chien Savant	service commercial	est
Auto école	service commercial	nord
Evolu'tif coiffeur	service commercial	Sud
Pressing	service commercial	sud
Wella (coiffure Tif'in)	service commercial	sud
B-12 auto discount	service commercial	est
Pharmacie	service non commercial	sud
Société générale	service non commercial	est
GMF assureur	service non commercial	nord
La poste	service non commercial	nord
Damély immobilier	service non commercial	nord
Laboratoire d'analyse médicale	service non commercial	sud
crédit mutuel	service non commercial	sud
centre de soin	service non commercial	nord
Crédit agricole	service non commercial	nord
Cabinet dentaire	service non commercial	sud
Cabinet de kiné/ostéo	service non commercial	nord
Mairie info	service non commercial	sud
Vétérinaire	service non commercial	nord
Local vacant	Vacant	nord
Local vacant	Vacant	nord
Local vacant	Vacant	nord
Local vacant	Vacant	nord
Local vacant	Vacant	est

Source : B. Dumas, enquête terrain AID observatoire, 2015

Annexe 4 : Modalités d'articulation du PLU (extrait)

« 2.2.1. Commerce

Des dispositions particulières au titre de l'article L.123-1-5-7bis, du code de l'urbanisme, peuvent modifier les dispositions générales

éditées par le présent règlement dans les cas suivants :

Le rez-de-chaussée des constructions implantées le long des voies repérées aux documents graphiques comme suit :

Les « Linéaires artisanaux et commerciaux protégés »

Ces dispositions s'appliquent au rez-de-chaussée des constructions ayant une façade sur la voie concernée par le linéaire et s'établit sur

une profondeur minimale de 10 mètres à compter de la façade de la construction. Dans ces linéaires, les nouvelles constructions, le

changement de destination et les extensions pour les destinations suivantes sont interdits :

- Habitation,
- Industrie,
- Exploitation agricole et forestière,
- Entrepôt.

De plus, les dispositions concernant les linéaires de composition architecturale devant assurer la mixité des fonctions urbaines s'appliquent.

Les « Linéaires artisanaux et commerciaux à protection renforcée »

Ces dispositions s'appliquent au rez-de-chaussée des constructions ayant une façade sur la voie concernée par le linéaire et s'établissent sur

une profondeur minimale de 10 mètres à compter de la façade de la construction.

Dans ces linéaires, les dispositions relatives aux linéaires protégés s'appliquent et les activités suivantes sont interdites :

Bureaux et activités tertiaires,

Médical et paramédical : laboratoire d'analyses, professions libérales médicales et assimilés, hors pharmacies et

parapharmacies,

Professions libérales : architecte, avocat, notaire, expert comptable, écrivain public, et autres activités assimilées,

Bureaux d'études : informatique, consultant, et autres activités assimilées,

Agences : immobilières, bancaires y compris distributeur automatique de billets, assurance, travail temporaire,

bureau de vente, et autres activités assimilées,

Prestations de service aux entreprises : nettoyage, et autres activités assimilées,

Etablissements de service et de location de matériel : stations de lavage automobile, vidéothèques, salles de jeux,

et autres activités assimilées.

De plus, les dispositions concernant les linéaires de composition architecturale devant assurer la mixité des fonctions urbaines s'appliquent. »

Source : PLU, Modalité d'articulation, 04/11/2013

Annexe 5 : Extrait du contrat de ville : axe traitant de l'activité commerciale et artisanale

CONTRAT DE VILLE (AXE 18) : « Accompagner au moins un projet de village artisanal, un projet de centre d'affaires de quartier, et les six projets de centralité commerciale qui sont engagés (comme à Empalot, à la reynerie) ou à l'étude. »

Source : Contrat de ville, 28/04/2015

Bibliographie

Ouvrages:

Ascher François, *Métapolis ou l'avenir des villes*. Ed. Odiles Jacob Paris 1995, 345p.

Boquet Yves et Desse René-Paul, *Commerce et mobilités*. Ed. Sociétés – EUD – 2010, 293p.

Castells Manuel, *La question urbaine* Ed. Paris Maspéro, 1972

Chalas Yves, *L'invention de la ville* Ed. Anthropos 2000, 199p.

Le Corbusier *La charte d'Athènes* Ed. de Minuit 1971, 189p.

Duthilleul Jean-Marie, *Circuler : Quand nos mouvements façonnent la ville*. Ed. Alternatives 2012, 208p.

Garcez Christina et Mangin David, *Du Far West à la ville : l'urbanisme en question*. Ed. Parenthèses 2014, 240p.

Mangin David, *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine*. Ed. La Villette 2004, 432p.

Offner Jean-Marc, Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique, *l'Espace géographique* n°3 Tome 22 1993, p.233-242

Wiel Marc, *La transition urbaine : ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Ed. Architecture + Recherches 1999, 149p.

Thèses-Mémoires :

Lebrun Nicolas, Thèse : *Centralités urbaines et concentrations de commerces*, 10 décembre 2002, 511p.

Navereau Brice, Thèse : *Le commerce alimentaire de proximité dans le centre-ville des grandes agglomérations – l'exemple de Toulouse et de Saragosse*. 27/09/2011 - 559p.

Tabaka Kamila, Thèse : *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne : étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*. 29/09/2009, 355p.

Trauchessec Pauline, Mémoire : *La requalification des zones commerciales de périphérie: Critique(s), diversification et hybridation du modèle commercial dominant*. 10/07/2014 – 103p.

Articles scientifiques et spécialisés, articles de presse et rapports:

AID Observatoire, *Observatoire économique et commercial des effets du tramway : SMTC DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE –État des lieux N+2*. Janvier 2009, 82p.

ASCHER François, WIEL Marc, TORTEL Lucie : *Centralités dans la ville en mutation : Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?* Certu 2003, 214p.

Atelier technique n°1 Cœur des Pradettes-Bordeblance, Toulouse Métropole et la Direction des Opérations d'aménagement Territoire Opérationnel Ouest, 18/11/2014

Berthier Isabelle, La mobilité, un concept en mouvement - Strasbourg : *Un exemple qui entend le rester*. Diagonal, n°190, mars 2014, p.32-58

Cabiron Christine, *Pontevedra, la ville où les piétons sont rois*. Transport n° 1150, Octobre 2014 p.44-47.

CBRE Etudes et recherche, *Les commerces en France*, Etude annuelle, 2014, 16p.

Centre ville en mouvement : Bayonne : *des tricycles électriques pour les livraisons dans le centre-ville*. <http://www.centre-ville.org/bayonne-des-tricycles-electriques-pour-les-livraisons-dans-le-centre-ville/> 4/11/2014

Centre ville en mouvement : *Une rue piétonne le temps de la pause déjeuner*. <http://www.centre-ville.org/lisieux-une-rue-pietonne-le-temps-de-la-pause-dejeuner/Lisieux> 29/09/2014

Centre ville en mouvement : Besançon : *Les samedis piétons*. <http://www.centre-ville.org/besancon-les-samedis-pietons/> - <http://www.centre-ville.org/wp-content/uploads/2015/04/DOSSIER-DE-PRESSE-SAMEDIS-PIETONS.pdf> 16/04/2015

CETUR, STU, CETE d'Aix en Provence, Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie, *Les effets induits des zones piétonnes*, Aix en Provence, mai 1980, 92p.

Chauvin Yves d'EFFIA, Lieure Anne du Groupe KEOLIS et Pinoteau Armand de la Fédération des villes moyennes (FVM) : *Le stationnement, enjeu de mobilité urbaine*. Villes de France, 2013, 43p.

Chevalier Eric et Le Gal Yan: *Limiter intelligemment la circulation automobile en ville : l'exemple italien*. Ville, Rail et Transports n° 529, Octobre 2011 p.79-89.

Compte rendu de la Cellule Opérationnelle Restreinte Pradettes, Contrat de Ville, Mairie de Toulouse et Toulouse Métropole, 2/12/2014.

Demain Notre Quartier, Commission de quartier LARDENNE - PRADETTES-BASSO CAMBO, Réunion publique, 15/10/2012

Diagnostic urbain partagé : mise au point d'un programme et d'orientations d'aménagement, secteur Pradettes - Bordeblanche – Réalisée par l'Agence Turbines pour la Ville de Toulouse, 10 /02/2011

Diagonal, *Heur et malheur de la voiture en ville*. Juillet 2014 n°191 p.18-23

Djament G. et Covindassamy M. : *Traduire Christaller en français*. Cybergeo, <https://cybergeo.revues.org/3144#ftn1>

D'une Ville à l'autre, Réussir l'espace public (REP) et AID Observatoire, *Cœur des Pradettes : Etude de requalification des espaces publics et de redynamisation commerciale*, 2015.

Fevad, fédération e-commerce et vente à distance, *Chiffres clés*, 2014, 4p.

Hiron Benoît et Mathon Sylvie : *La marche, lien indispensable entre le parking et la mobilité durable*. Techni.Cités n° 250, 2013 p.16-18.

Kaufmann Vincent, *Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ?* Cahiers internationaux de sociologie n°118, 2005/1 http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=CIS_118_0119#no2

Murard Frédéric: *Commerce et zones à priorité piétonne : Anticiper les effets possibles*. Certu, 2012, 89p.

Pumain Denise: *Les lieux centraux*. Hypergeo <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article13>

Tendance Presqu'île : Free'dom, le service de livraison à domicile <http://www.tendancepresquile.org/les-actions-developpement-durable-301-m.html>

Thonnellier Josselin: *Des voitures pour faire revivre les centres-villes ?* Urba News <http://www.urbanews.fr/2014/07/22/44621-voitures-faire-revivre-les-centres-villes/> 22/07/2014

Van de Walle Isabelle: *Commerce et mobilité : L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains*. CREDOC, 2005, 93p.

Cours magistraux:

Arutunian Sophie, Journal la tribune, *Le PDU de Toulouse Métropole sévèrement jugé par la commission d'enquête publique*, 05/10/2012

Audas Nathalie, *Mobilité et inégalités sociales : les réponses des politiques publiques*, cours magistral IUG Grenoble Master 2 Projet Urbain, Octobre 2014.

Tabaka Kamila, *Les politiques de transports publics en France*, cours magistral IUG Grenoble Master 2 Projet Urbain, Octobre 2014.

Van Eibergen Hans, *Les politiques de mobilité dans l'agglomération grenobloise*, cours magistral IUG Grenoble Master 2 Projet Urbain, Octobre 2014.

Vassallo Laurent, *Ville durable : être acteur du changement. Transport en ville et développement durable*. MOOC (cours en ligne) https://www.france-universite-numerique-mooc.fr/courses/Montpellier2/08001/Trimestre_1_2014/about Décembre 2013

Textes juridiques/réglementaires :

AID Observatoire, *Modification du Document d'Aménagement Commercial du SCoT de l'agglomération roannaise*, 06/2015.

Le contrat de ville de Toulouse Métropole 2015-2020, *Cadre, orientations stratégiques et premières mesures*, Les Assises métropolitaines de la politique de la ville, 28 avril 2015

Code de commerce 104^{ème} édition Ed. Dalloz 2009, 3293p.

Code de l'urbanisme, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074075>, version consolidée du 6 août 2015

Loi ALUR, pour l'accès au logement et un urbanisme rénové <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028772256&categorieLien=id> n° 2014-366 du 24 mars 2014

Loi en faveur des petites et moyennes entreprises
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000452052> n° 2005-882 du 2 août 2005

Loi GRENELLE II, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022470434>
portant engagement national pour l'environnement n° 2010-788 du 12 juillet 2010

Loi LME, de modernisation de l'économie n° 2008-776
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019283050> du 4 août 2008

Loi PINEL, relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029101502&categorieLien=id>
n° 2014-626 du 18 juin 2014

Loi d'orientation des transports intérieurs
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730> n° 82-1153 du 30 décembre 1982

Périmètres de sauvegarde : pour la mise en œuvre du droit de préemption des fonds artisanaux, des fonds de commerce et des baux commerciaux, Les cahiers du commerce n°3, Octobre 2010

PDU, Plan de déplacement urbain de la grande agglomération toulousaine 2015-2020, approuvé le 17/10/2012

PLU, modalités d'articulations et document graphique, 04/11/2013

SMEAT, Document d'Orientations Générales du SCoT de Toulouse, mise en comptabilité 9/12/2014

Données statistiques et ressources en ligne:

Dictionnaire Larousse en ligne, <http://www.larousse.fr/encyclopedie>

Dictionnaire en ligne du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales CNRTL
<http://www.cnrtl.fr/definition/commercer>

Fichier IFLS, données 2014 sur les commerces de plus de 300 m² de l'agglomération toulousaine

Fichier INSEE, données sur la population de 2011